Année ø N° 417 — 50 centimes — 15 Septembre 1906 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

LA COUPE D'AUVERGNE & LE BOL D'OR

L'AÉROPLANE DE SANTOS-DUMONT

Les premières expériences.

(Voir page 677.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Le Petit Magazine ø ø ø ø
9 & 11, Avenue de l'Opéra & Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ø
Changement d'adresse. 0 fr. 75.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Se Méfier des Contrefaçons

POUR

MAIGRIR

sans nuire à la santé, prenez le

Thé Mexicain du Dr JAWAS

Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime. Réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.

Cure idéale pour rester jeune et mince.

SUCCÈS UNIVERSEL.

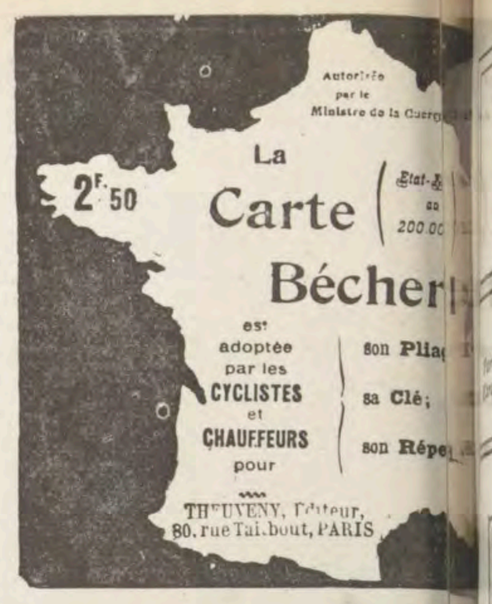
Boîte 5 fr.; *6 Boîtes* 28f fco *mandat dans toutes Pharmacies.*

Phcie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

AUTOMOBILES MOTOBLOC

Les meilleures Voitures de tourisme

102, rue des Vivants BORDEAUX



LA BENGALINE

est une excellente *Peinture-Émail* avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de *LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.*

LE ZEPHIR Suspensoir idéal pour la marche, à poche calorituge. Franco contre 2 fr. Indiquer grand. poche. G. Leblond, 77, av. de la République, Paris.

SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'**EVENTRATION** et combattant l'**OBÉSITÉ** — du nouveau tissu à jours pour les **VARICES** supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les **CORSETS** de toilette ainsi que pour le **REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE** — les **BRAS** et **JAMBES** artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de **BANDAGES HERNIAIRES.** Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.

DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES

S'adresser chez **C. CHANSON,** fabricant, breveté S. G. D. G.

146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén.-cons.

104, avenue de Villiers, Paris.

Bicyclettes neuv. de gde luxe, course et route garant. dep. **120f**; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sr commande route et course, 2 à 6 chevx dep. **500 f.**; d'occas. dep. **150 f.** Voitures Automobiles neuv. et sr commande à 2 et 4 places dep. **2.900 f.** et d'occasion **500 fr.** — Facilité de paiement Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées

PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-05

Nouveauté !!!

LES PLAQUES et Papiers de la **S.I.P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs

5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

ESSAYEZ TOUS LE *NOUVEAU*

PNEU CALMON

DÉPÔT à PARIS :

23, Rue Ruhmkorff.

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

PHARE BLÉRIOT

La Semaine Comique, par Henriot.

— Il est joli, votre cheval de course... impossible de le faire démarrer...

— Il a de l'amour-propre... il ne marche bien que quand il sait qu'on a mis de grosses sommes sur lui.

La Société protectrice des animaux obtenant enfin le remplacement des chevaux par des tricycles dans les corridas.

Emploi recommandé des anciens pneumatiques à la mer.

— Encore une heure de montée... Ah ! non, Zut ! Sais-tu au moins ce qu'on voit, là-haut ?

— Un panorama...

— Raison de plus... je sais ce que c'est... Nous éreintons pas à grimper.

GUILLEMINOT

PHOTOGRAPHES

PAPIER CITRATE la pochette 0,75

0,80 la pochette

PAPIER BROMURE

Pneumatiques-cuir Samson

Breveté S.G.D.G.

Antidérapants imperforables

aussi bons pour la route que pour la ville

10, rue François-Ier PARIS

Adr. Télégr. Pneussams

Téléph. 544.33

Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.

Fournisseur des Hôpitaux

10, Rue Hautefeuille, 10 PARIS

(Près l'École de Médecine).

Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette. LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament quen se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!..*

VIBERT FRÈRES_PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente : Coiffeurs, Bazars, Couteliers, Herboristes et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

PRENEZ GARDE,

vous commencez à grossir et grisonner, à vieillir. Prenez donc tous les jours des Dragées de **THYROÏDINE BUT** *votre taille restera ou redeviendra*

LE FLACON : 3 Fr. — Envoi franco contre

Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Château

Il est bon de prendre l'avis d'un m

HERNIE GUÉ

par le Nouveau BAND

Accepté par la Société d

Recommandé

Membres du C

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuis** peut se livrer à tous les travaux sans éprou par sa pression constante il mène à la guérison **MEYRIGNAC,** Spécialiste-herniaire, 229, Rue S

PARFUM FLORAMY L.T. PIVER PARIS

SANTAL MIDY

INOFFEN

Supprime Copahu Liquides astri

GUÉRISON R

et rapide des contagieuses : cace dans les de la vessie : cy catarrhe, hém

113, faub. St-Ho

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

15 Septembre 1906 ⌀ N° 417
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ✆ Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière).

RIGOLLY, VAINQUEUR DE LA COUPE D'AUVERGNE, REÇOIT A SON ARRIVÉE A LA FONT DE L'ARBRE, LES FÉLICITATIONS DE M. BERGOUGNAN

La Coupe d'Auvergne, l'épreuve de vitesse pour voitures de tourisme, organisée par l'Automobile Club d'Auvergne, et disputée en cinq étapes, a été gagnée par Rigolly, qui a couvert les 937 kilomètres du parcours en 17 h. 19 m. 35 s. (Pneumatiques Le Gaulois, *magnéto* Simms-Bosch).

(Voir l'article page 674)

LA COUPE D'AUVERGNE

(Clichés de notre envoyé spécial.)

Ce concours international de tourisme, dû à l'initiative de l'Automobile-Club d'Auvergne, et dont le règlement était établi sur des bases excellentes, a remporté un très vif succès et a éloquemment démontré la qualité des automobiles actuelles

L'année 1906 a vu l'éclosion de nombreux concours de tourisme. L'idée de mettre aux prises, dans des conditions aussi égales que possible, des voitures du type courant destinées à la clientèle était trop heureux pour que cette floraison nous ait surpris.

Après la Targa Florio, après la Coupe Liedekerke, après la Coupe du *Matin*, nous venons d'avoir la Coupe d'Auvergne.

Mais les deux premières épreuves dont je viens de parler sont sujettes à caution, parce que le criterium de classification était mal choisi. Admettre les voitures d'apres le prix du châssis, comme dans la Targa, est barbare ; classer les moteurs d'après la cylindrée est visiblement inexact et désuet.

Il est à peu près certain que la puissance d'un moteur croît comme le carré de l'alésage ; la réalité n'est cependant pas telle, et la puissance croît un peu plus vite que la surface des cylindres ; cependant, cette estimation est suffisamment approchée pour que ce mode de classement, adopté également par le règlement de la Coupe du *Matin*, échappe à la plupart des critiques qu'on peut formuler à l'égard de ceux auxquels j'ai fait allusion plus haut.

Si enfin, on complète ce premier élément par la prévision de décharges judicieusement établies, on aura mis la plupart des constructeurs en posture de lutter à armes égales, et ainsi les résultats de l'épreuve pourront fournir aux acheteurs de sûrs renseignements.

Les conditions imposées aux concurrents de la Coupe d'Auvergne étaient excessivement dures.

Rappelons brièvement les conditions de la Coupe : mille kilomètres environ, à courir en cinq étapes, avec le régime des parcs fermés et l'imposition de moyenne de marche minima allant de 25 à 40 à l'heure, suivant les puissances des moteurs. Les résultats de la Coupe du *Matin* ont prouvé que ce n'était pas chose si aisée.

Mais le parcours adopté était hérissé de telles difficultés qu'on pouvait croire à un chiffre infime d'arrivants sans pénalisation. Tous nos lecteurs ont pu apprécier, par les différentes photographies parues ici même, la difficulté du circuit d'Auvergne en 1905. Le virage du Gendarme, le grand Tournant, la Remise, la descente du Cratère leur sont familières. On sait d'ailleurs que Théry, aux Eliminatoires, ne put sur cet itinéraire, dépasser le 77 de moyenne, et bien des concurrents ne dépassèrent que de bien peu le 60, en dépit de leur 100-chevaux pesant seulement 1.000 kilos.

Or, ce Circuit d'Auvergne, si dur fût-il, n'était que jeu d'enfant auprès du tracé de la Coupe 1906. Nous avons eu des virages à donner le vertige et quand on a la perspective de trouver derrière le rocher une hippomobile venant en sens inverse, je vous prie de croire qu'il y faut une attention continuelle.

C'était bien à dessein que les excellents organisateurs avaient accumulé ces difficultés. Ils ont voulu éprouver le châssis, les ressorts, la suspension, le changement de vitesses, l'embrayage, le refroidissement, les pneumatiques... Notez que certains des concurrents pesaient plus de 2.400 kilogrammes.

Il est permis de dire ici que tous ceux des véhicules qui terminèrent le parcours sont de construction irréprochable et robuste, comme on le sait d'ailleurs, les Gobron se sont, en Auvergne, taillé la part du lion. Elles étaient cinq : quatre d'entre elles, celles de Rigolly, de Jean Gobron, de Dureste et la mienne finissent en tête du classement général et en èvent les deux premières places respectives de leurs deux catégories. La cinquième, une 60-chevaux appartenant au Baron Eynard, termine également très près, dans un temps excellent.

Dans la 6e catégorie (moteurs à 4 cylindres de 140 d'alésage), Brouhot et Rochet-Schneider se sont longtemps disputé la victoire avec un acharnement sans pareil. Ce sont là deux excellentes voitures : la Brouhot est de construction sérieuse et soignée, la Rochet-Schneider jouit d'une réputation enviable et méritée.

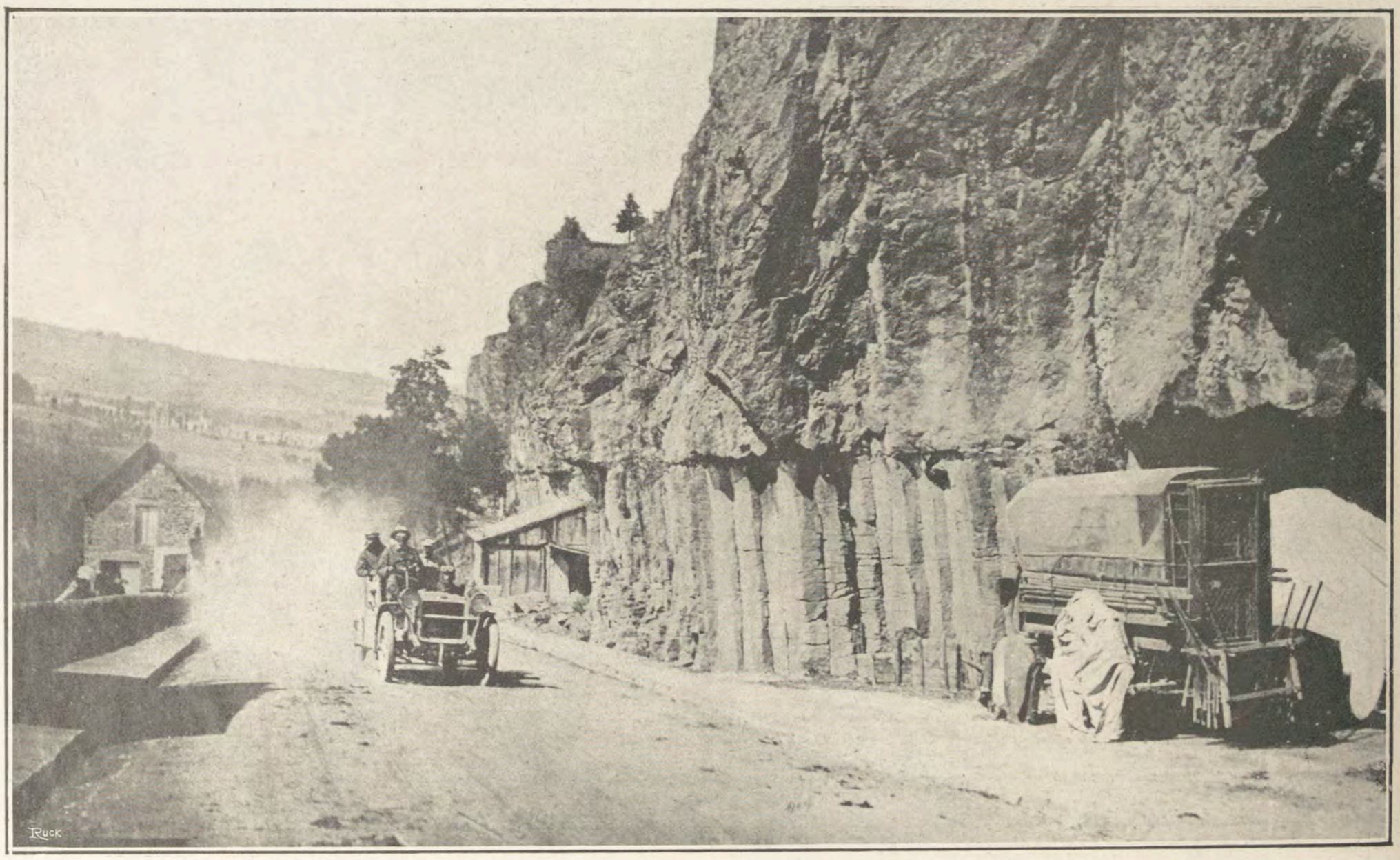
Une organisation admirable.

La Coupe d'Auvergne s'est signalée à l'attention des sportsmen par le soin irréprochable avec lequel elle a été organisée. Tout l'honneur en revient à l'Automobile-Club d'Auvergne et plus particulièrement à son sympathique président, M. Yberty. Je dois mentionner avec les plus grands éloges les noms de Desson, capitaine de route unique au monde, âme de la course et sportsman d'une compétence reconnue, du dévoué docteur Dorel, qui organisa à Brioude une réception modèle, et qui fit beaucoup pour la mise sur pied de l'épreuve; enfin de MM. Brassier, vice-président de l'A. C. A., Guyot et des chronométreurs infatigables, MM. Battut, Mondière et Bardet.

Il est juste d'ajouter que l'A. C. A. a trouvé un excellent appui auprès des dirigeants de la section de Vichy de l'Automobile-Club du Centre et notamment de M. Bougarel. Enfin, M. Ventre, le distingué administrateur délégué du Grand Cercle International a promis pour 1907 son concours dans des conditions encore plus encourageantes que cette année.

Car la Coupe d'Auvergne sera annuelle. Le prince d'Arenberg, cette figure fine et spirituelle du monde automobile, s'en félicitait, en tant que président de la Fédération des Automobiles-Clubs régionaux, puisque de telles épreuves, savamment organisées, comme le fut celle-ci, rapprochent étroitement les clubs voisins.

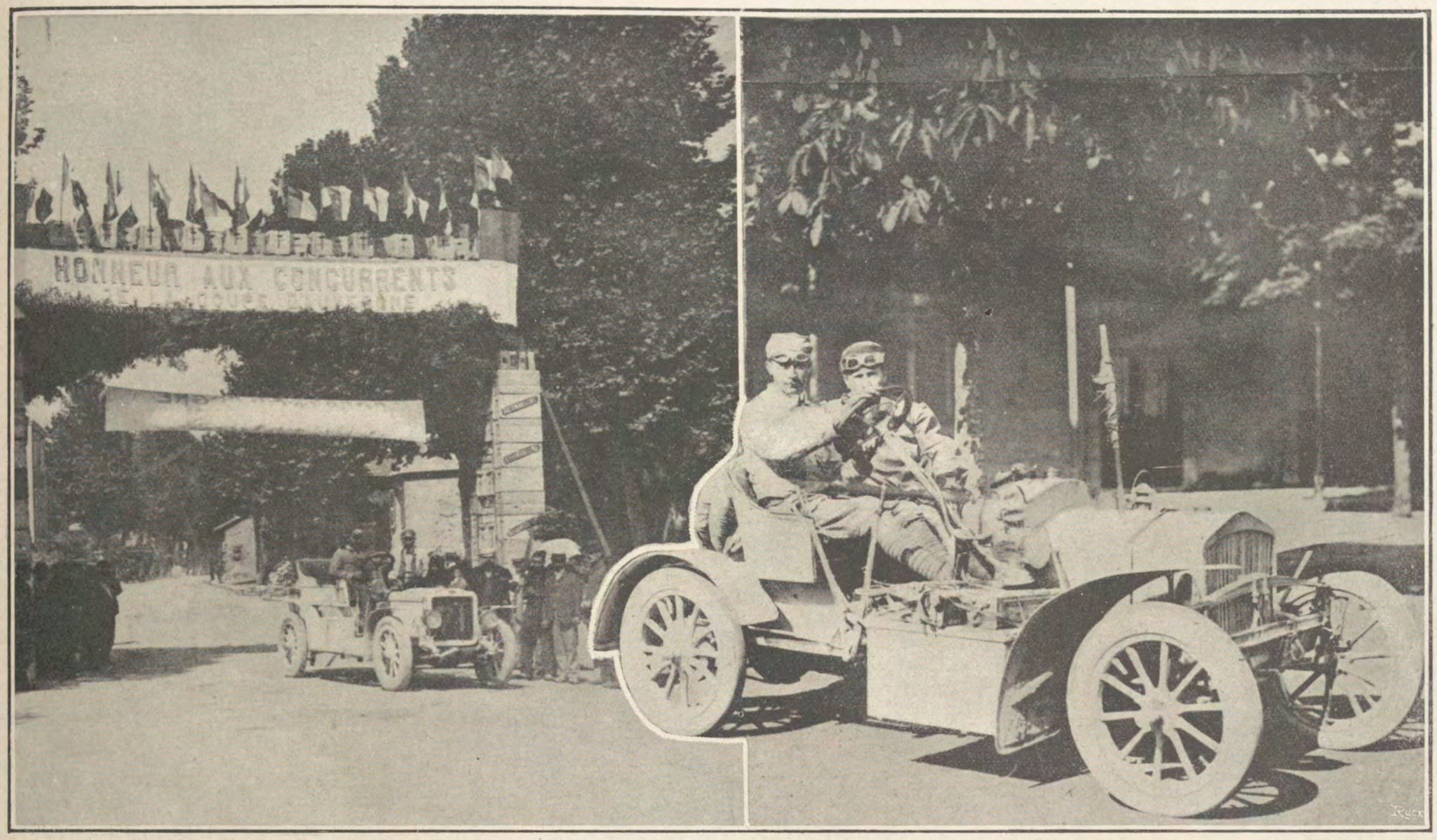
C. Faroux.



Dans la côte de Saint-Flour.

C'est dans cette voiture, mise aimablement par son conducteur, M. Maréchal, à la disposition de notre photographe, que celui-ci a fait la plus grande partie du parcours (Antidérapants rouges ferrés Continental).

LA COUPE D'AUVERGNE (Suite)

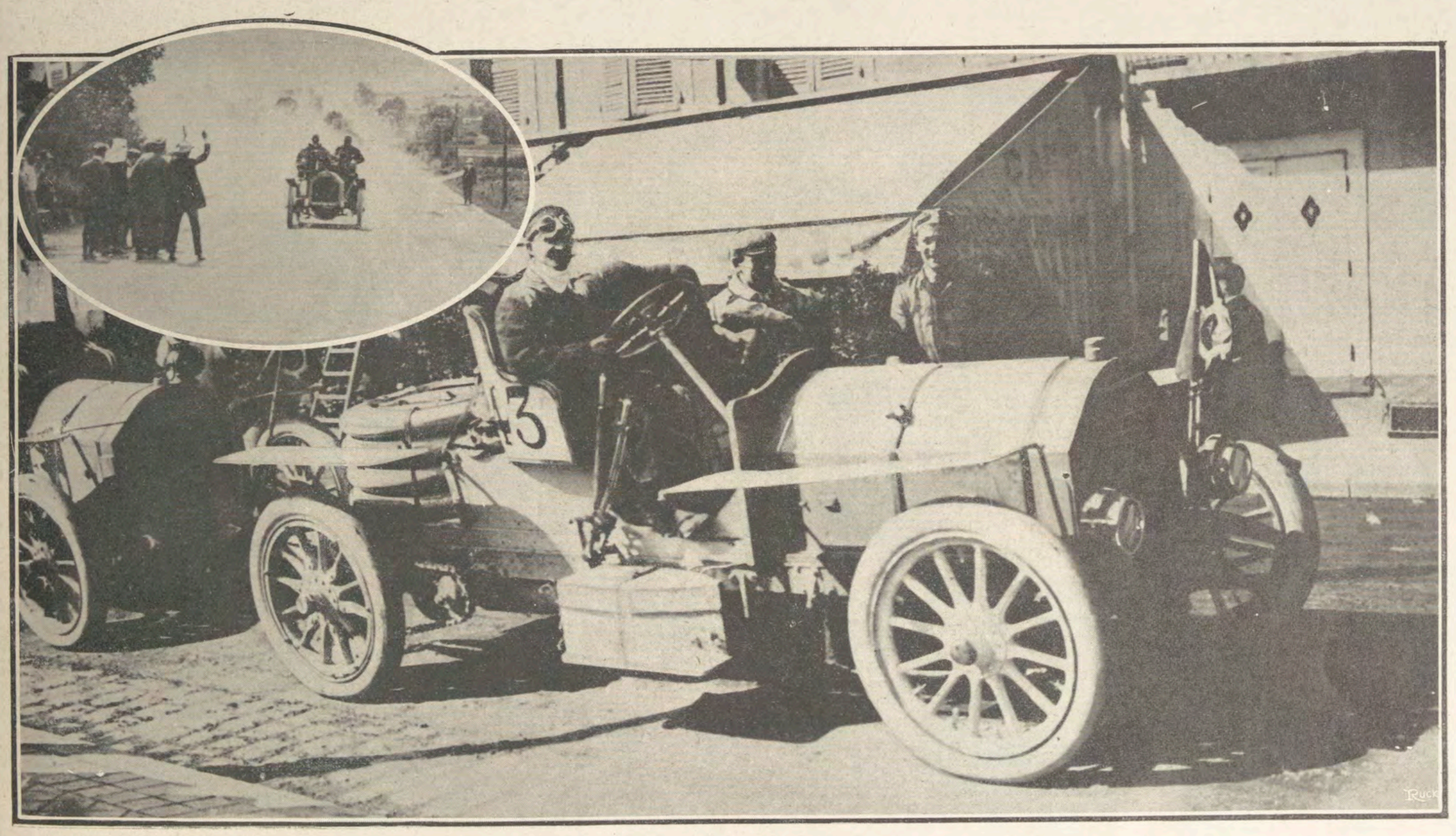


Feuillet entre à Brioude.

Sur sa voiture Brouhot, *munie de pneumatiques* Continental *et de la magnéto* Simms-Bosch, *Feuillet a pris la première place dans la 6e catégorie, en 17 h. 50 m. 48 s.* (*Antidér.* rouges ferrés Continental.)

Sizaire à Ambert.

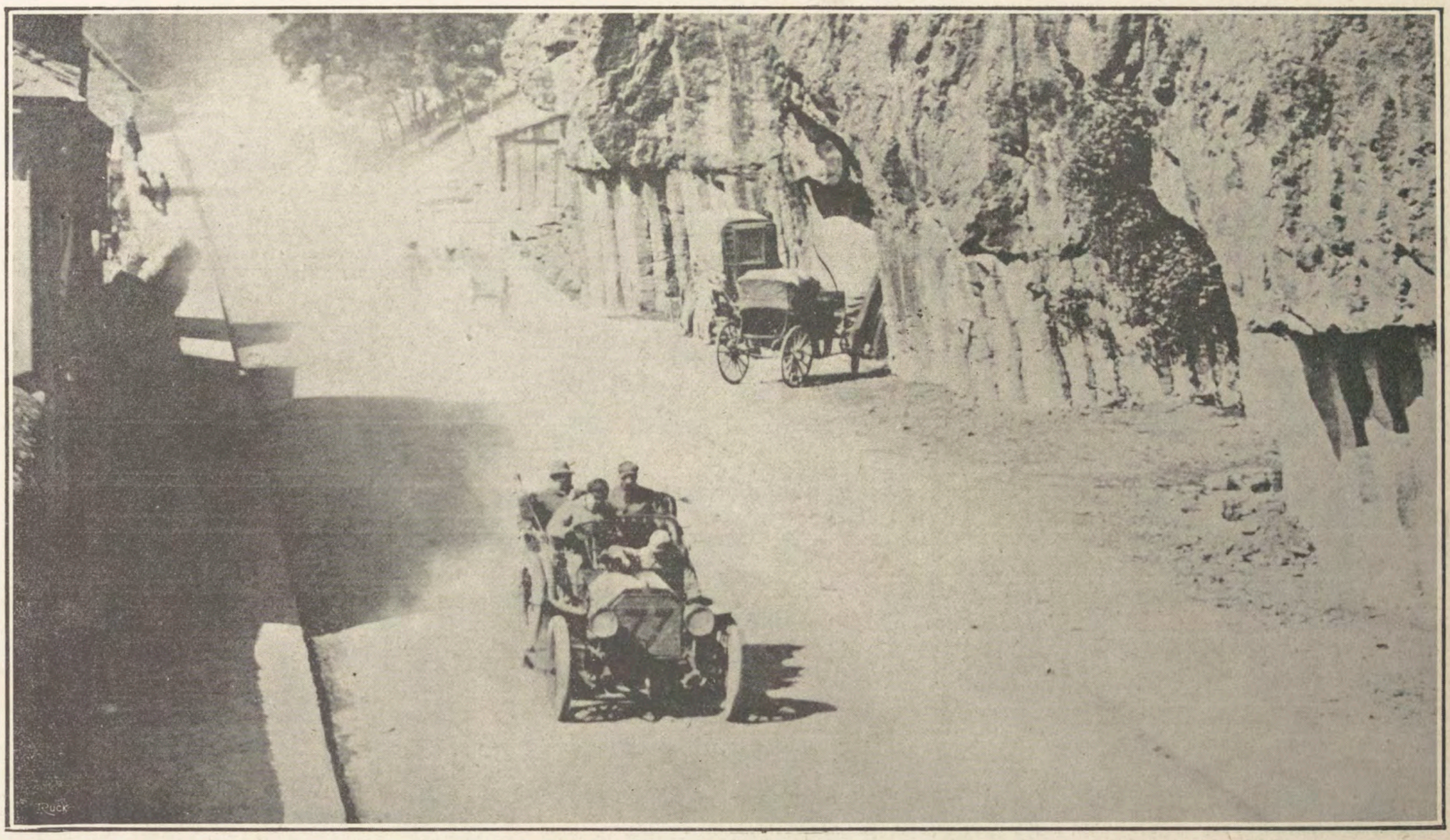
Sizaire arrive premier de la 3e catégorie, sur sa voiture Sizaire *et* Naudin, *en 28 h. 53 m. 47 s. Cette petite voiture s'est admirablement comportée pour un parcours aussi dur.*



La voiture du vainqueur.

Rigolly, gagnant de la Coupe d'Auvergne, en 17 h. 19 m. 35 s., sur sa voiture Gobron, *antidérapants* Samson *sur* Gaulois, *magnéto* Simms-Bosch. *Les Gobron ont pris les quatre premières et la sixième places. En haut, notre collaborateur Faroux, classé quatrième.*

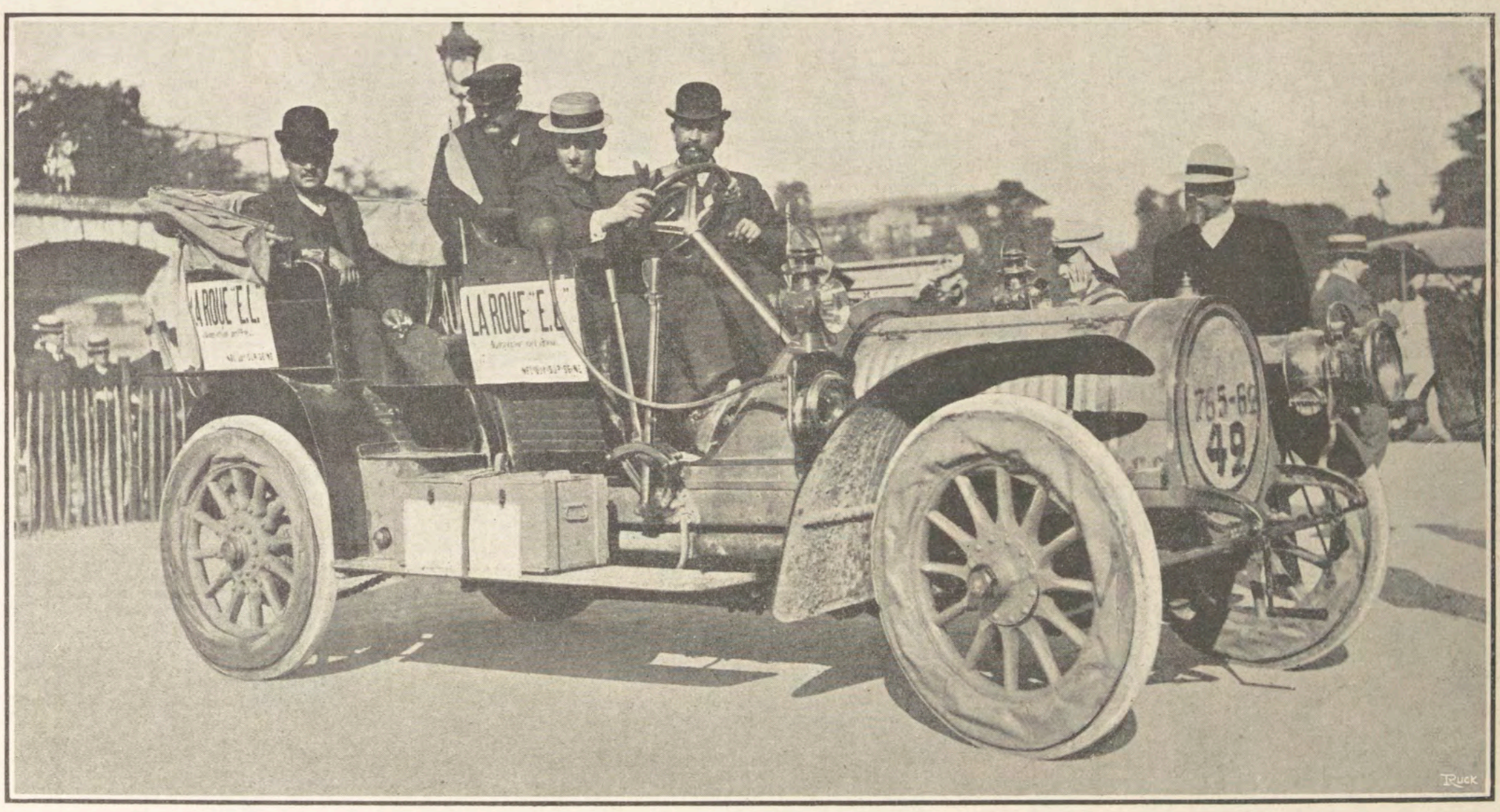
LA COUPE D'AUVERGNE (Suite)



Hamelin, dans la côte de Saint-Flour.

Hamelin arrive second de la 6e catégorie, sur sa voiture Rochet-Schneider, *munie de la magnéto* Simms-Bosch, *et prend la septième place du classement général, en 20 h. 17 m. 34 s.*

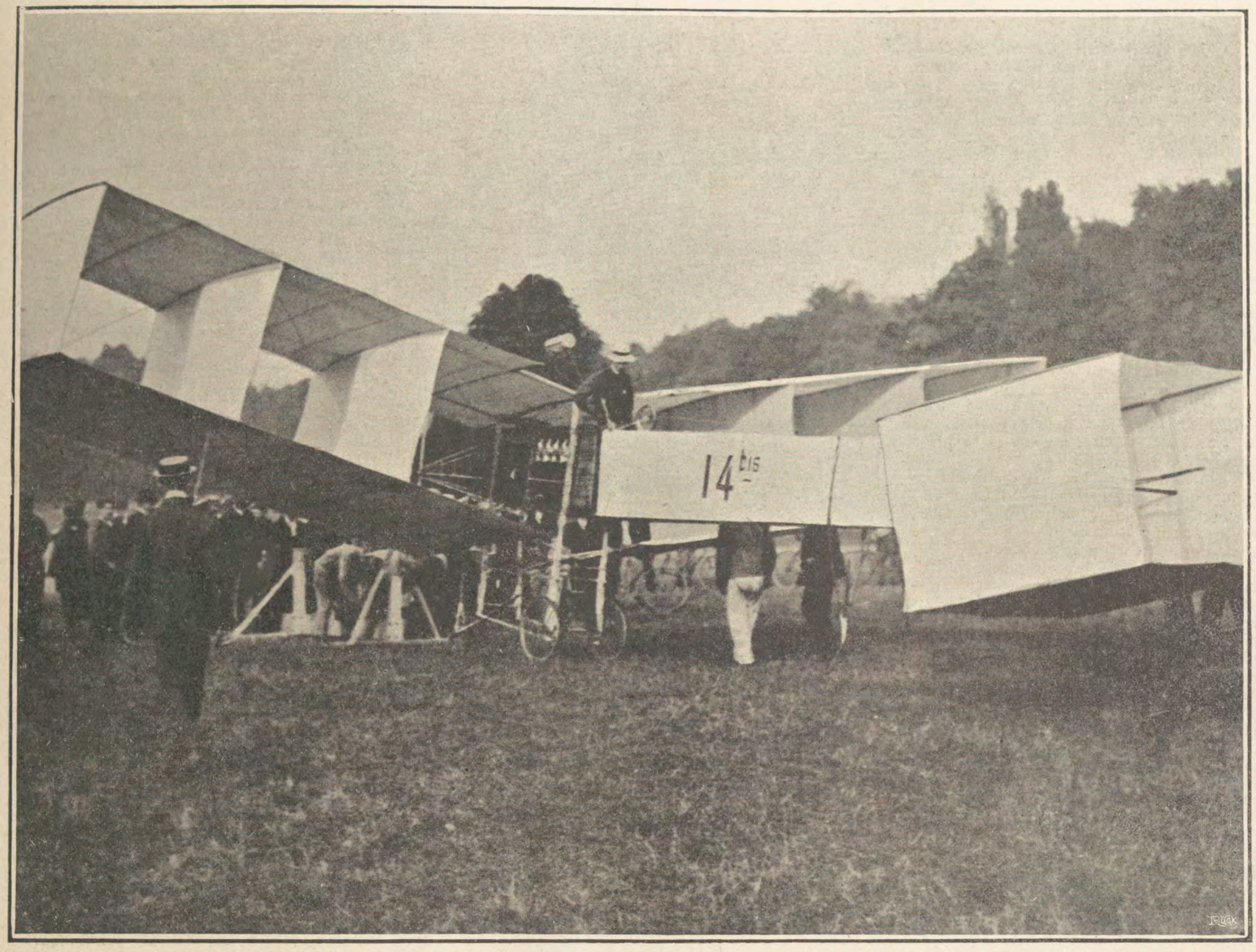
APRÈS LA COUPE DU *MATIN*



La roue E. L. dans la Coupe du *Matin*.

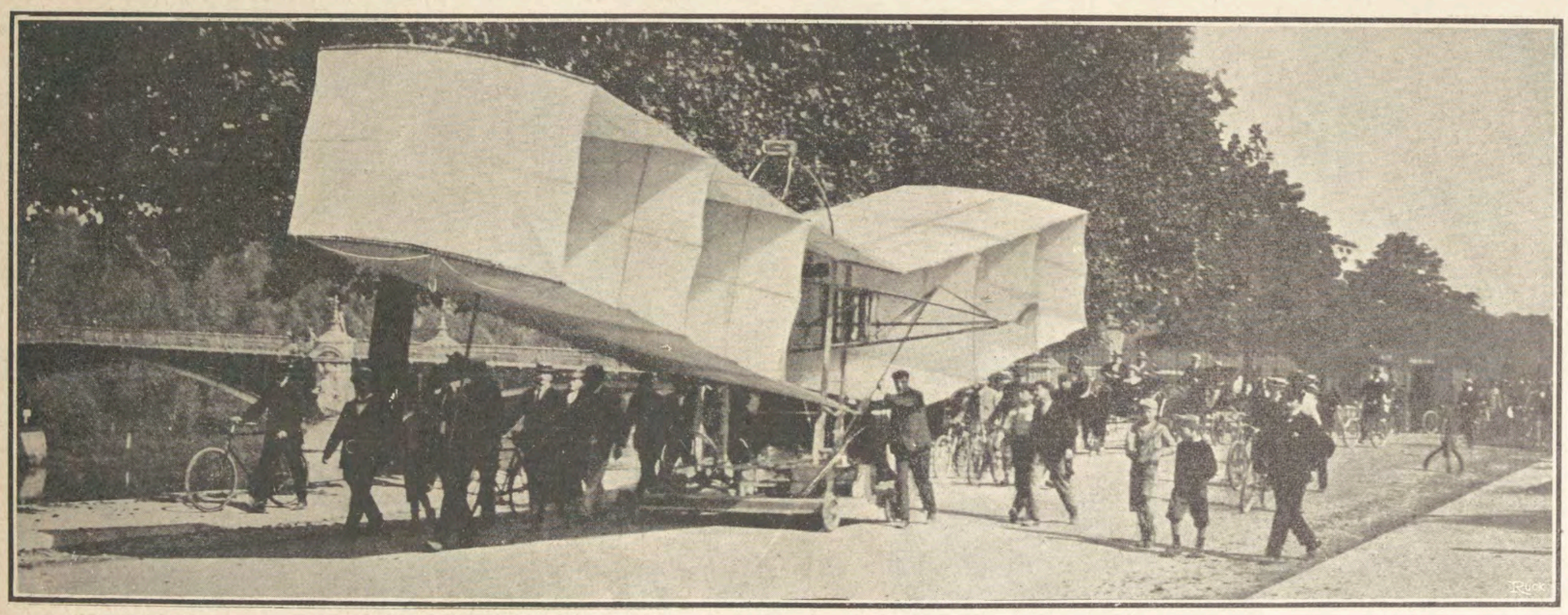
La roue élastique E. L. est la seule des roues élastiques engagées qui ait terminé, sans encombre, les 6.000 kilomètres de la Coupe du Matin. *Elle était montée sur une voiture* Delaunay-Belleville, *dont les quatre roues, poinçonnées au départ, se sont retrouvées intactes et en parfait état à l'arrivée. La voiture n'avait aucunement souffert et n'avait subi aucune réparation. Ce qui prouve bien que, malgré ce qu'en disent les détracteurs, les roues élastiques, ou tout au moins les roues élastiques E. L. n'abîment pas les voitures.*

LES ESSAIS DE SANTOS-DUMONT



L'aéroplane de Santos-Dumont n° 14 *bis*.

Le 4 septembre, Santos-Dumont, dans son aéroplane, muni d'un moteur de 50 chevaux, est parvenu à s'élever. L'hélice, de deux mètres de diamètre, partit à 1.100 tours à la minute et l'immense oiseau de toile s'éleva à 1 mètre ou 1 m. 50 du sol, pour ne retomber à terre qu'une centaine de mètres plus loin.



Le transport de l'aéroplane.

L'appareil n'ayant pas de mise en marche, on est obligé de le ramener à la main jusqu'au point de départ, où se trouve une manivelle montée sur un bâti. La surface totale de l'aéroplane, y compris le gouvernail d'avant, est de 80 mètres carrés. La poussée donnée par l'hélice est de 150 kilogr. La vitesse de translation de l'appareil, sous l'action du moteur, peut être de 18 mètres à la seconde. Le poids total avec celui de l'aviateur est de 300 kilos.

Santos-Dumont, l'intrépide aéronaute, vient de recommencer ses expériences, en vue du prix Archdeacon avec son aéroplane 14 *bis*. D'après ces essais, on peut espérer qu'il arrivera bientôt à s'élever et qu'il parviendra à résoudre le problème du plus lourd que l'air.

UNE MITRAILLEUSE AUTOMOBILE LÉGÈRE

L'automobile fait des progrès incessants dans l'armée. La mitrailleuse légère de cavalerie, tirant 600 coups à la minute, vient d'être expérimentée aux grandes manœuvres avec un réel succès. C'était le chauffeur bien connu, le capitaine de la Touloubre qui était au volant.

Jusqu'a ce jour, le rôle de l'automobile aux armées s'était borné à celui de transport des états-majors ou à celui des vivres et munitions.

En 1906, les grandes manœuvres nous montrent que la locomotion nouvelle, grâce à ses perfectionnements incessants, va être appelée à un nouveau rôle, celui de combattant. Oui, pour la première fois, l'automobile vient de prendre rang parmi les combattants, et, comme les chars armés de faux de l'antiquité, a conquis sa place dans l'ordre de bataille.

L'expérience qui vient d'être faite montre que dans l'avenir il faudra compter avec cette arme nouvelle qui, par sa puissance et sa mobilité, tient le milieu entre la cavalerie et l'artillerie à cheval.

A la cavalerie, arme mobile par excellence, dont la principale mission est d'explorer et renseigner l'armée sur les mouvements de l'ennemi, il manquait un instrument à la fois puissant, pour inspirer le respect par lui-même, et rapide, pour se déplacer facilement, afin de lui permettre de jeter en avant de son front ou sur ses ailes des coups de sonde à 20, 30 ou même 40 kilomètres, cela dans le minimum de temps; en un mot lui permettant de tripler son champ de vision.

La mitrailleuse automobile légère

Cet instrument, notre état-major semble l'avoir trouvé dans la mitrailleuse automobile légère de cavalerie, tirant 600 coups à la minute, qui vient d'être expérimentée aux grandes manœuvres de cavalerie de l'Est, sous les yeux mêmes du ministre de la Guerre.

Les expériences, auxquelles nous avons assisté, nous ont permis de constater que si le nouvel engin ne possédait pas les qualités d'une voiture de tourisme, en revanche, il avait toutes celles nécessaires à sa mission.

Luzernes, pommes de terre, betteraves, labourés, sillons, levées de terre, chemins creux, coteaux, vallons, rien ne l'arrête, et elle fuit, légère et rapide, pour accomplir sa mission.

Vienne le combat, nous la verrons charger aux côtés des cuirassiers, tirant sans s'arrêter dans le dos de l'ennemi en fuite.

Voilà ce que nous avons vu à ces manœuvres et pourquoi nous prédisons, qu'à brève échéance, notre cavalerie va pouvoir être dotée de cette nouvelle arme, la mitrailleuse automobile.

D'après ce que nous avons pu voir, l'auto était très robuste. Son moteur faisait 35 chevaux de force. Les 4 roues égales de 1020 — 135 étaient munis de pneus et de jantes amovibles système ML, qui permettent le remplacement rapide en cas d'avarie ou de blessure. Tous les organes étaient à 0,25 au-dessus du sol, ce qui était nécessaire pour pouvoir circuler dans les recoltes et les mauvais terrains. Le poids de la voiture ne devait pas dépasser 1.200 kilos en charge.

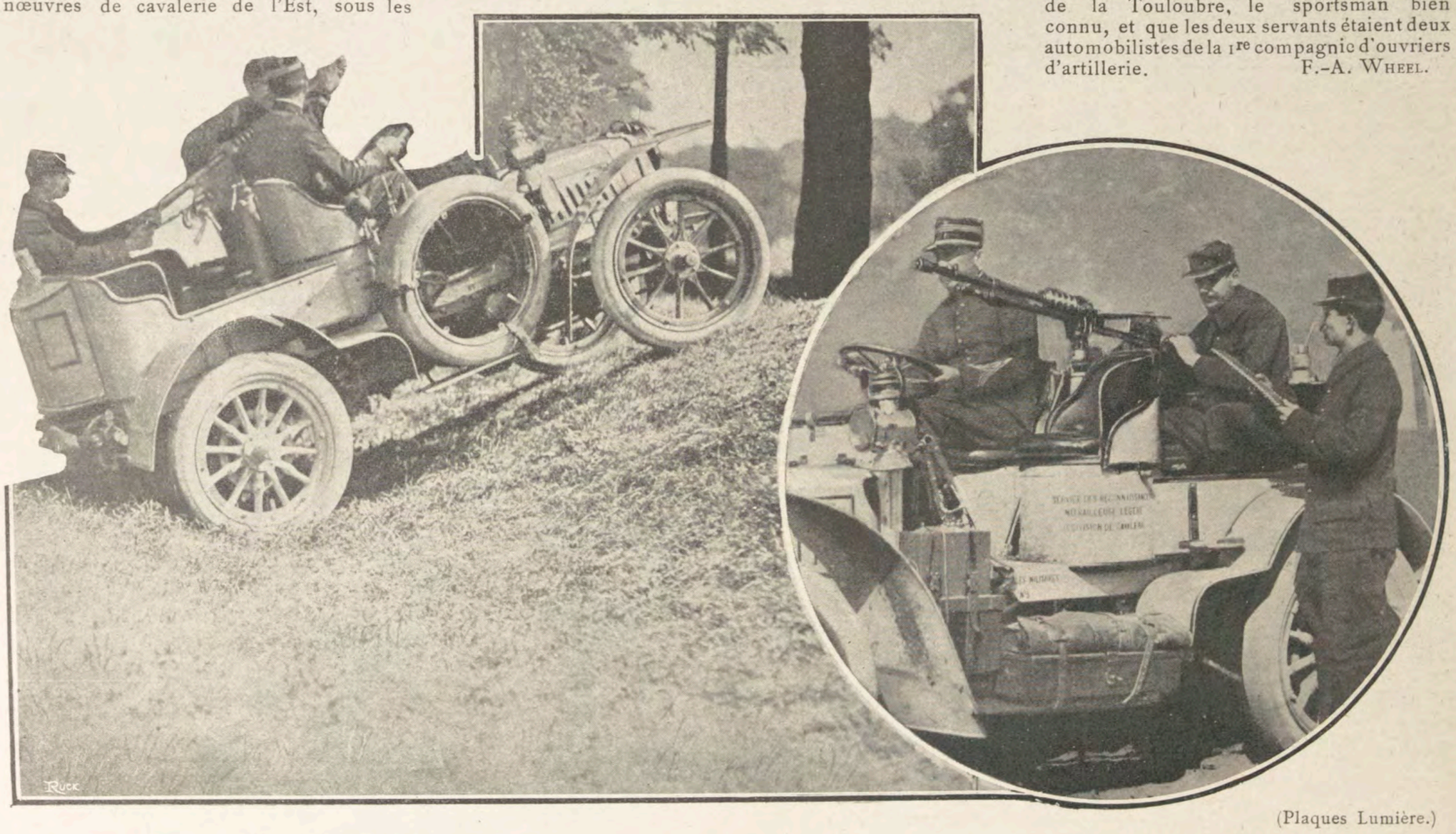
L'armement se composait d'une mitrailleuse Hotchkiss pouvant, grâce à 2 colonnes affût, exécuter le tir (en marche ou à l'arrêt), soit en avant, soit en arrière.

En plus du conducteur, deux automobilistes manœuvraient l'arme; l'un tirait et pointait pendant que l'autre lui passait les munitions qu'il puisait dans des coffrets placés à ses côtés et renfermant 3.500 cartouches. Des sièges permettaient au pointeur et à son servant de rester assis pendant le tir sans risquer d'être projetés hors de la voiture dans les chaos.

Nous ajouterons que pour ces essais, le volant avait été confié au capitaine de la Touloubre, le sportsman bien connu, et que les deux servants étaient deux automobilistes de la 1re compagnie d'ouvriers d'artillerie.

F.-A. Wheel.

La manœuvre de la mitrailleuse.
La voiture est munie de deux pivots destinés à supporter la mitrailleuse, qui peut tirer ainsi en avant ou en arrière.

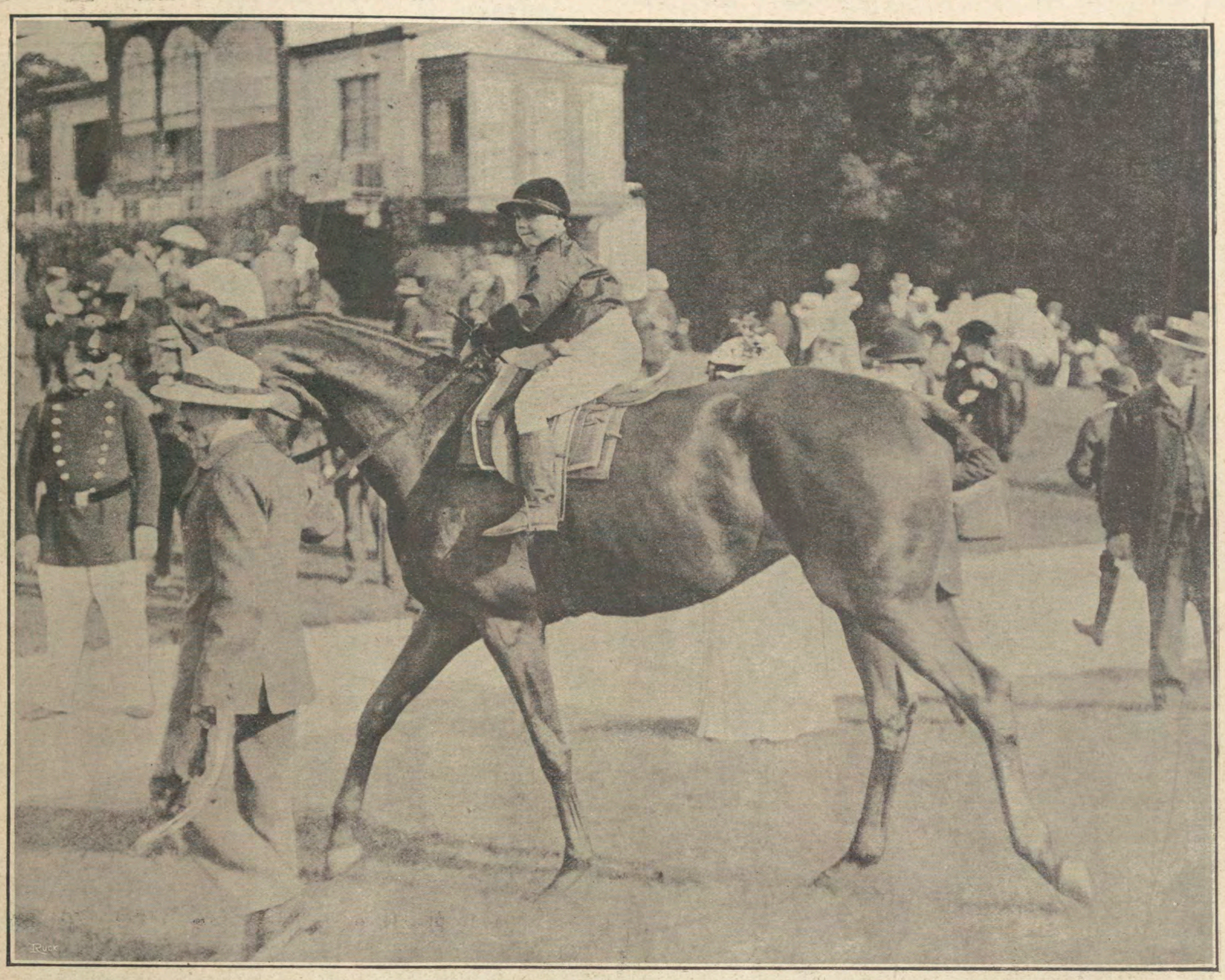


En reconnaissance.
La voiture a été construite spécialement pour le dur service de reconnaissance, à travers les terres labourées, les fossés, les chemins creux. Elle est munie de pneus Continental, *et des* jantes amovibles M. L.

(Plaques Lumière.)

Le tir.
Deux servants prennent place sur la voiture. Tandis que l'un manœuvre la mitrailleuse, l'autre prépare les chargeurs contenant chacun 24 cartouches.

LES COURSES DE CHANTILLY



Le Benjamin des jockeys, le jeune Bara.

Le Prix Jouvence, disputé sur 4.800 mètres, revint à Monsieur Périchon, à M. Champion (Bellhouse), devant Palafox, Génial et Briar Rose. Briar Rose était montée par le jeune Bara, âgé de 8 ans et demi, qui faisait ses débuts comme jockey, dans une course peut-être un peu longue pour ses forces. Il fut vivement applaudi.

Calomel Muscadet Allah Dihor Chanoine

Le Prix La Rochette, 25e triennal, 1re année (20.000 francs, 1.100 mètres, pour poulains de 2 ans) Chantilly, 9 septembre.

Allah, Saint Eloi, Orion et Dihor ont pris les devants : Calomel perdait du terrain. Devant les tribunes, Allah et Dihor avaient le commandement, suivis de près par Calomel qui, à la distance, dépassait les leaders pour gagner de trois-quarts de longueur sur Allah (G. Stern), Dihor (Ellhouse), etc... Le vainqueur, à M. Aumont, était monté par Cormack.

Le second dimanche du meeting d'automne de Chantilly a été favorisé par un temps splendide, peut-être un peu trop chaud. L'assistance était considérable. Le prix Jouvence et le prix La Rochette (épreuve des poulains), qui constituaient le principal attrait de la journée, n'ont pas donné lieu à des surprises, et ce sont les favoris qui ont triomphé.

LES 24 HEURE

LE VAINQUEUR DU BOL D'OR, POTTIER

1. Le départ. De gauche à droite, au premier rang, Trousselier, arrivé 2e, sur bicyclette Peugeot, *pneumatiques* Dunlop; *Samson, arrivé 6e, sur pneu* Dunlop; *Cornet, Marcel Cadolle, Pottier, Petit-Breton. Au second rang, Georget arrivé 3e, Ringeval arrivé 4e, sur pneus* Dunlop; *Jaeck, arrivé 5e.* –

La course de 24 heures, dite du Bol d'Or, s'est disputée samedi et dimanche dernier au vélodrome Buffalo. Neuf concurrents y ont pris part entraînés par 80 équipes d tandems. L'épreuve a été palpitante de bout en bout. A 9 heures du matin, tous les coureurs étaient encore en piste. Georget est resté en tête jusqu'à la quatrième heure. Il a ét

S DU BOL D'OR

3

4

5

RUCK

RIÈRE LE TANDEM LAGARDE-MICHAUX

. *Trousselier, après sa chute, vers dix heures du matin.* — *3. La défaillance de Petit-Breton.* — *4. Trousselier, derrière le tandem Lavieuville-Simar.* — . *En course : dans l'ordre, Georget, Pottier, Trousselier, Cadolle, Ringeval.*

ors remplacé par Pottier, qui a conservé le commandement jusqu'à la fin. Cornet et Petit-Breton ont abandonné à la seizième heure et Marcel Cadolle à la dix-huitième. Pottier a ouvert sur sa bicyclette *Peugeot*, 925 kilom. 200. record du monde, ancien record Petit-Breton, 852 kilom. 050.

LE TOUR DE PARIS

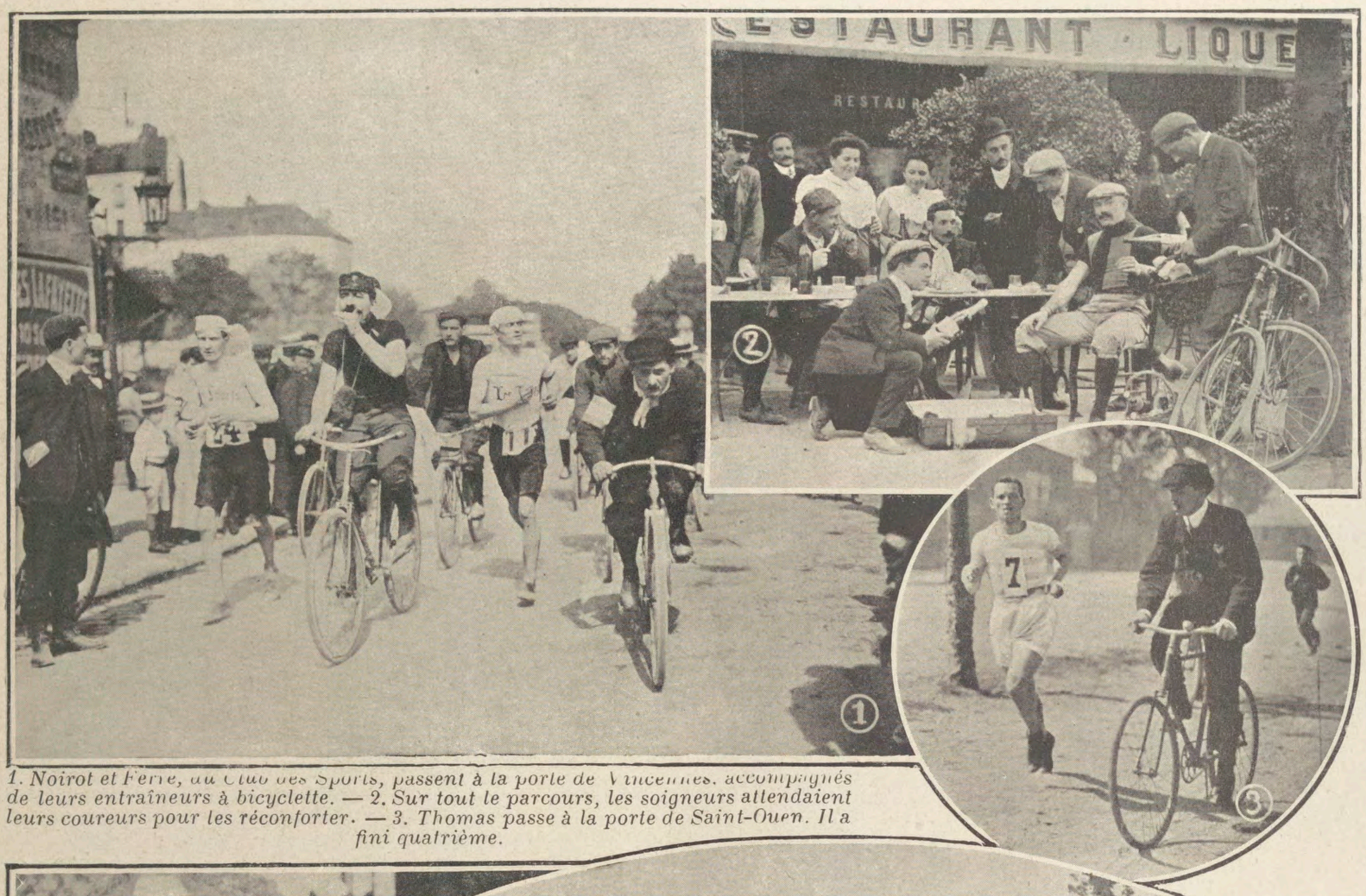
La foule des concurrents au départ.
Le départ était donné sur l'avenue de Suffren. C'était un spectacle très curieux, que cette foule compacte, de près de deux cents coureurs, se bousculant à qui mieux mieux, pour prendre la tête.

Le vainqueur, Siret, après l'arrivée.
Siret, de l'Union athlétique de Paris, a terminé premier, couvrant les 37 kilom. 750 du parcours en 2 h. 24 m. 26 s.

A la porte de Vincennes.
Sur tout le parcours, les curieux étaient massés. Les talus des fortifications et les toits des bastions constituaient autant de tribunes populaires.

187 concurrents, sur 255 inscrits, se sont présentés au départ de la course du Tour de Paris. Launay a mené pendant les 17 premiers kilomètres. A la porte de Flandre, Siret l'a dépassé et n'a pas été rejoint jusqu'à l'arrivée. Derrière lui se classent Orphée, Neveu, Thomas, Dufraisse, etc. 83 concurrents ont terminé.

LE TOUR DE PARIS (Suite)



1. Noirot et Ferré, du Club des Sports, passent à la porte de Vincennes, accompagnés de leurs entraîneurs à bicyclette. — 2. Sur tout le parcours, les soigneurs attendaient leurs coureurs pour les réconforter. — 3. Thomas passe à la porte de Saint-Ouen. Il a fini quatrième.

4. Neveu, classé troisième, en 2 h. 32 m. — 5. Bidault passe à Saint-Ouen. Il a fini treizième. — 6. Deffertil, d'Orléans, et Bessac, à la porte de Champerret. Le premier finit quinzième, l'autre a abandonné.

LE MEETING D'ÉVIAN

Grâce à l'habileté des organisateurs, le meeting d'Evian fut brillant, et peut compter parmi les plus réussis

Après le meeting de Monaco, celui d'Evian, par la munificence de la Société nautique, devait être le plus important de l'année. Le programme, très séduisant, comportait quelque 30.000 francs de prix, et il semble qu'avec une somme aussi importante comme appât, nos braves yachtsmen n'aient pas eu a hésiter longtemps avant d'envoyer leur engagement.

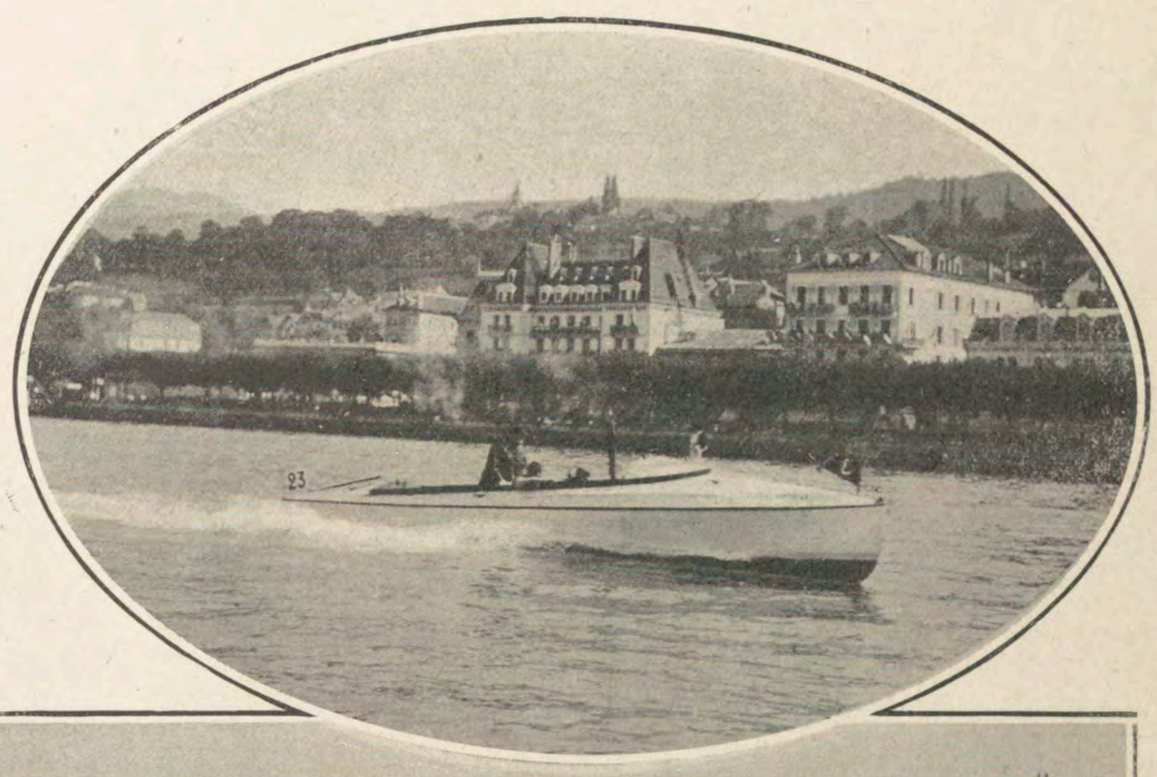
D'ailleurs, il est certain que peu d'endroits offrent un « champ de course » aussi plaisant qu'Evian, pour les canots automobiles. Sur la rive sud du lac, la coquette cité célèbre par son eau, s'étend en amphithéâtre parmi la verdure et les chalets élégants. Devant elle, c'est l'admirable lac Léman dont les eaux bleues, à perte de vue, offrent aux voiliers et aux bateaux automobiles le canodrome rêvé.

Et sur la belle promenade, aux profonds ombrages, qui suit la rive du lac, une foule élégante de baigneurs, accourus de tous les pays d'Europe, constitue le public le meilleur, celui qui peut être converti, celui qui fournit l'acheteur.

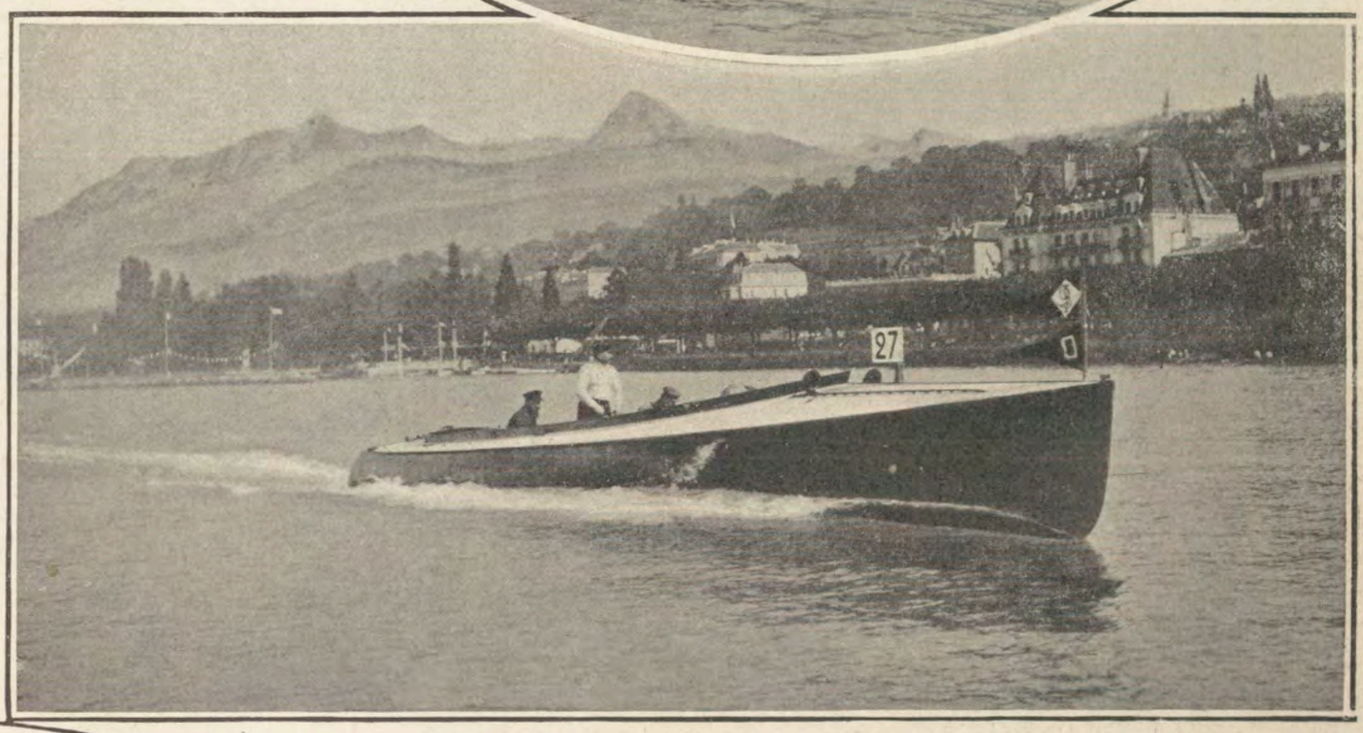
Il a fallu, vraiment, l'état du marasme actuel du yachting automobile, pour que ce meeting d'Evian n'ait pas été en tous points parfait. Si d'un côté les cruisers réglementaires vinrent relativement nombreux, si les cruisers du lac lutterent avec âpreté pour remporter la victoire, dans la catégorie extra-réglementaire, ces racers, à l'exception de *Rapière* et de *Ricochet-Nantilus* s'abstinrent et ne brillèrent qne par leur absence.

Les efforts de la Société nautique d'Evian méritaient mieux. L'an dernier, six racers étaient venus à Evian et leur présence avait été un des gros attraits du meeting. Cette année les deux racers présents ne pouvaient décemment représenter les trois séries de canots de vitesse.

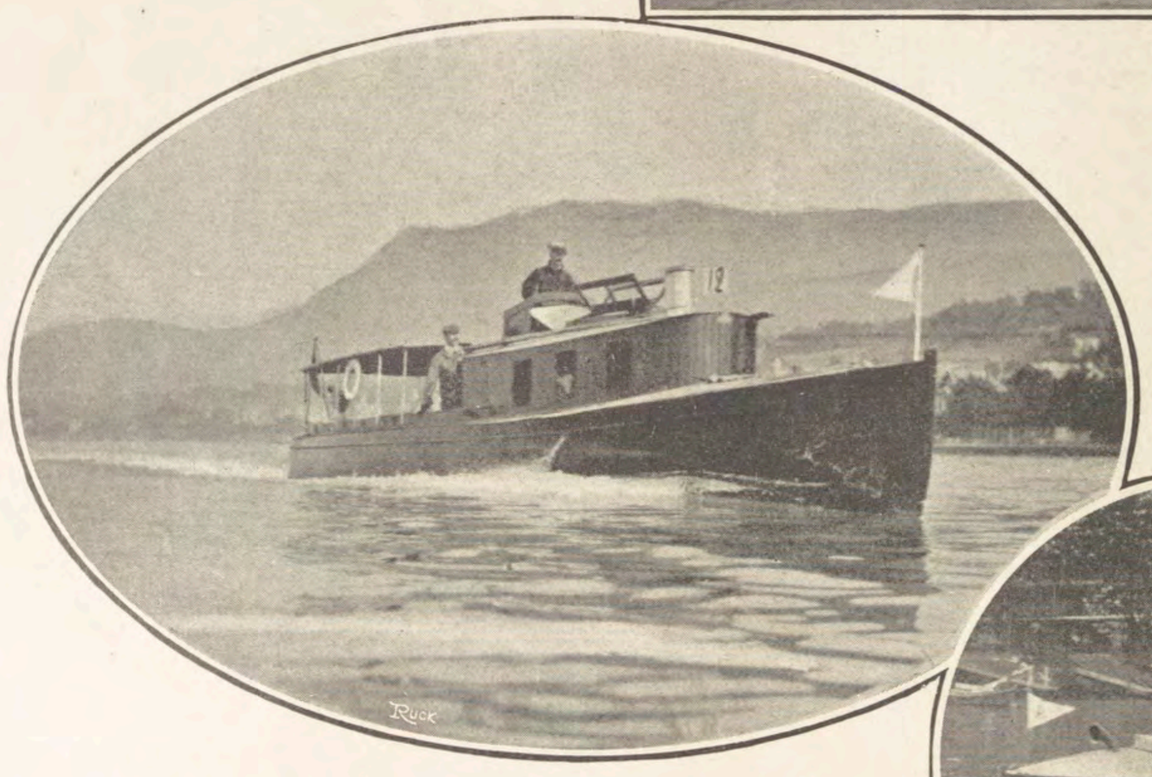
La nautique d'Evian s'en tira avec adresse. Partant de ce principe que qui peut le plus, peut le moins, elle proposa carrément aux cruisers de courir comme racers. En réalité



Calypso, à M. Crucq.
Gagnant toutes les épreuves de sa catégorie et remportant les deux Coupes des cruisers.



La *Lorraine*, à M. Védrine, barrée par Pérignon.
A gagné toutes les épreuves de sa catégorie.



La *Lorraine-Cachat*, à la Société des Eaux d'Evian.
Ce beau cruiser, qui fait un service régulier sur le lac, s'est fort bien comporté. Barré par Pérignon, il a atteint le 24 à l'heure avec tout son lest.

La *Rapière*, à M. Tellier.
Son propriétaire a dû regretter de ne pas se trouver en face d'adversaires dignes de lui.

ce n'était qu'une réédition des épreuves de cruisers, mais l'honneur était sauf. C'était là l'essentiel.

Le public a donc ainsi eu toute satisfaction Plutôt que d'assister au sail over, d'un bateau, il a préféré — et je le comprends — voir chaque série présenter son intérêt propre. A-t-il compris grand chose aux courses qu'il a vu courir ?

J'en doute, car il est reconnu que seul, les initiés ont jusqu'ici, dans les courses de canots automobiles, pu établir une différence entre les séries. La jauge ! ! comment le public peut-il comprendre la jauge ? alors que les yachtsmen ne la comprennent pas eux-mêmes, parfois ! !

N'importe, il a vu des bateaux, la Société nautique a tenu ses promesses elle s'était engagée à faire disputer des courses. Ces courses ont été courues et le public a manifesté sa satisfaction. Il n'en fallait pas plus ! Et ceci prouve bien qu'il faudrait peu du chose souvent pour ne pas transformer en four noirs des manifestations dignes d'intérêt.

Enfin la nautique d'Evian a remporté un succès, son meeting a, tout comme l'an dernier, consolidé un peu l'édifice branlant du yachting automobile, elle a trouvé là la récompense méritée par ses efforts.

Au point de vue sport, l'imbattable *Calypso* a une fois de plus triomphé. la *Lorraiue* de Vedrine a fait preuve de belles qualités de régularité, le *Mais je vais piquer* a pris sur l'*Excelsior VIII* une belle revanche, enfin, *Nautilus Mutuel* a, à la surprise générale, battu le *Mendelssohn*.

En racers, la *Rapière* a facilement gagné et les cruisers-racers ont fait les mêmes performances que la veille.

Quant aux vaillants extra-réglementaires, ils ont fait nombre... La vitesse n'est pas leur lot en ce monde...

Aurons-nous plus de concurrents demain à Juvisy ? La proximité de Paris permettrait de l'espérer, si on ne savait pas que la plupart des canots connus sont désarmés et que leurs coques pourrissent tristement veuves de leur moteur ! J. Miral.

BURGESS PAR LUI-MÊME

Comment je suis devenu champion de natation pour le fond ✦ Mes débuts en Angleterre ✦ Mes tentatives de traversée du Pas de Calais ✦ Dans quelles conditions je veux tenter une dernière fois le record du capitaine Webb

J'ai appris à nager à l'âge de 11 ans A cet âge, je ne voyais dans la natation qu'un jeu, un divertissement. Pourtant, je m'engageai bientôt dans différentes courses, et ce n'est pas sans une certaine fierté que je me rappelle avoir fini second, à quinze ans, derrière Bowden, alors champion d'Angleterre du mille.

Peu après, en 1889, je vins en France. La natation n'était pas alors connue comme sport. Certes, beaucoup de gens savaient nager, plonger et piquer des têtes. Mais tout l'effort portait précisément sur l'accessoire, la fantaisie, on négligeait le véritable but, c'est-à-dire fournir la plus longue distance possible dans le moins de temps possible. L'over arm stroke, le strudgeon étaient inconnus. Ces nages furent importées en France, à l'occasion du premier critérium de natation. C'est d'ailleurs depuis cette journée, où les meilleurs champions français nageant la brasse furent battus de loin, que la natation prit un aussi grand développement. Je courus depuis dans diverses épreuves. Mais déjà, dans mon esprit, la performance que je désirais égaler, c'était la traversée du détroit.

Pourquoi j'ai échoué

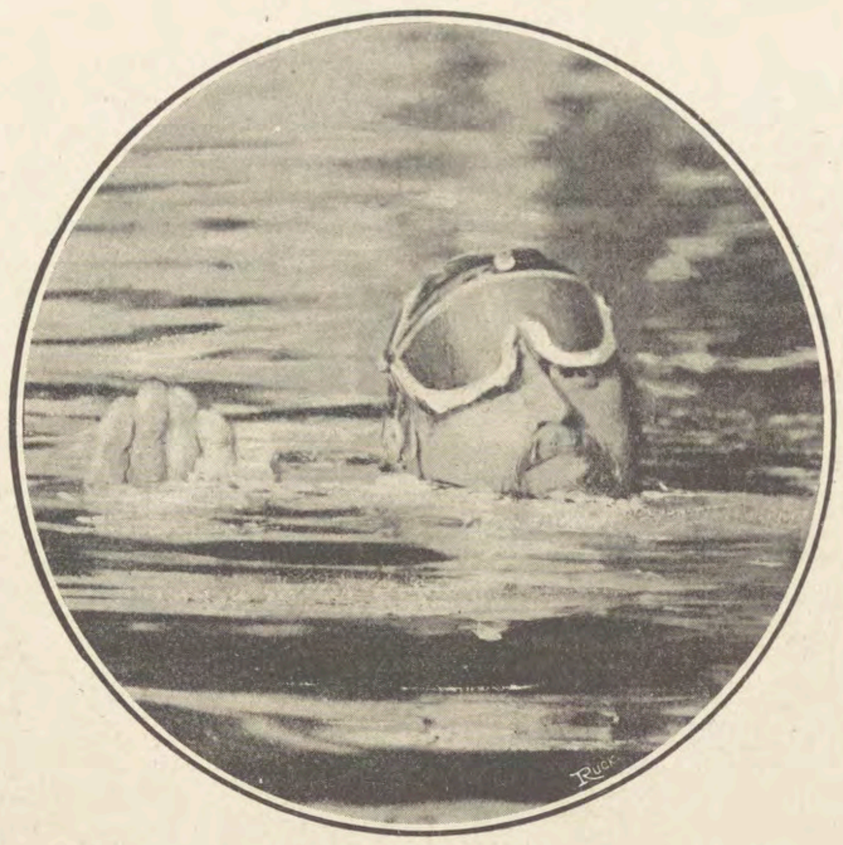
Les lecteurs de la *Vie au Grand air* connaissent les différentes tentatives d'Holbein, de Wolff, de Cattaneo, de miss Kellermann, pour ne parler que des plus récentes. Où tous ces athlètes célèbres avaient échoué, j'échouai moi-même, malgré mes efforts répétés.

La traversée de la Manche serait donc une chose presque impossible? Le capitaine Webb était-il donc un être au-dessus de l'humanité?

Je ne le crois pas, mais quand on a examiné de près les causes des défaites successives d'Holbein ou de moi-même, on s'aperçoit qu'il ne suffit pas seulement d'etre énergique, robuste, bien préparé, il faut encore avoir la chance.

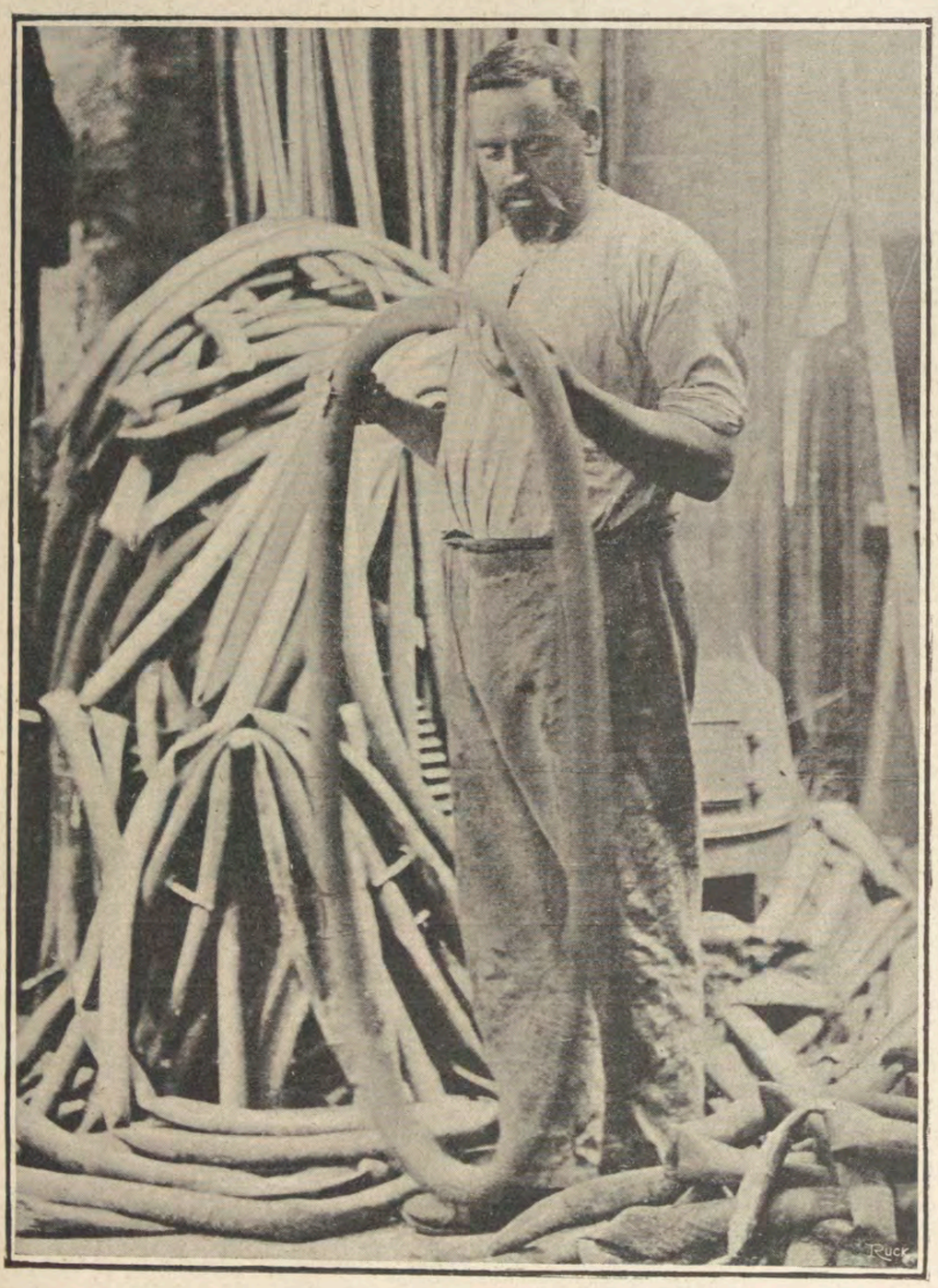
Quand le nageur se met à l'eau, soit sur la côte anglaise, soit sur la côte francaise, il doit être prêt à combattre d'abord la fatigue. Mais, de plus, et surtout, le froid, les courants contraires, le vent, le flot.

Combien de fois me suis-je trouvé, moi et bien d'autres aussi, ayant nagé quinze ou dix-huit heures, à quelques milles de la côte tant désirée. A ce moment-là, j'étais encore capable de l'effort nécessaire pour atteindre la terre.



Burgess.

Le fameux nageur, qui a bien voulu écrire cet article pour les lecteurs de la Vie au Grand Air.



Burgess chez lui.

Burgess est marchand de pneumatiques à Levallois-Perret. Notre photographie le représente au milieu de ses occupations journalières.

Mais tout à coup, un courant irrésistible m'arrêtait invinciblement soit que je fusse pris par la marée descendante, soit qu'un de ces courants qui suivent parallèlement le rivage à une vitesse de trois et quatre nœuds, m'emportât sans que je pusse résister. Et il aurait peut-être suffi de quelques minutes en plus ou en moins pour réussir.

Le temps est parfois favorable au départ, et, quelques heures après, le vent se lève, soulevant le flot, vous entraînant hors de la route désignée.

Dans le deuxième essai de cette année, les vagues atteignaient la hauteur de six pieds. Aussi, je me trouvais la moitié du temps la tête en bas, les pieds en l'air. D'où un mal de mer terrible qui m'obligea à remonter sur le remorqueur qui me suivait.

Le lendemain, alors que, fatigué de l'effort de la veille, je ne pouvais songer à repartir, le temps était splendide et le record aurait pu être tenté dans des conditions très favorables. Certains nageurs croient qu'il est possible de profiter des courants en les étudiant longuement à l'avance. C'est vrai dans une certaine mesure. Mais les uns sont constants, les autres changent, car le Pas de Calais est parsemé de bancs, dont plusieurs affleurent à marée basse, et qui créent des courants qui varient selon le vent et la hauteur de la mer.

La température est très basse dans le milieu du détroit, descendant jusqu'à 54° Fahrenheit (11 centigrades). Quelque énergie que l'on déploie, parfois le froid vous paralyse entièrement.

Cette année, j'étais préparé autant qu'on peut l'être, je veux essayer encore une fois; si je ne réussis pas, je crois que j'abandonnerai la lutte.

Le dernier combat contre la mer

Aussi je suis décidé à ne m'arrêter que lorsque j'aurai atteint l'extrême limite de mes forces. Jusqu'ici je voyais bien au bout de quelques heures, l'inutilité de mes efforts. Cette fois, en dépit de tout, je continuerai, espérant la chance d'un courant qui se transforme, d'un vent qui tourne Si je puis tenir trente heures dans l'eau (et je croi pouvoir le faire), je nagerai trente heures. D'ailleurs, il m'est déjà arrivé de dormir tout en nageant, et cela sans perdre la direction. Et, quoique cela puisse paraître extraordinaire, ces courts instants de sommeil me reposent, car la monotonie de l'effort provoque une défaillance morale peut-être plus dure à surmonter que la fatigue musculaire.

Autant que me le permettra l'état de la mer, je nagerai l'over arm side stroke. Etant en ce moment dans une forme exceptionnelle, je ne me ressens aucunement de mes récentes tentatives, pas plus que de ma course dans les vingt-quatre heures, qui a été pour moi une séance d'entraînement. Par conséquent, si je m'arrête avant le but, c'est que je serai paralysé par les courants glacés qui viennent de la mer du Nord ou emporté à la dérive, par la marée.

J'espère avoir enfin la « chance » qui m'a toujours manqué et que je mérite bien un peu. Dans le cas contraire, me retirant de la lutte, je souhaite à ceux qui suivront mon exemple, de réussir ce record, une fois atteint et qui, depuis, n'a jamais été réussi par aucun athlète.

BURGESS.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

LE PRÉSIDENT AU SALON

M. Fallières visitera le 15 septembre l'exposition coloniale de Marseille et son premier coup d'œil sera, paraît-il, pour la section automobile, que dirige avec un si réelle compétence M. Georges Collot. Voilà qui est d'un bon augure ! On nous avait tellement répété que le président n'était pas sportif, qu'il n'avait pas voulu assister ni au Grand Prix Cycliste, ni au Circuit de la Sarthe, que nous aurions fini par le croire, si nous n'avions pas su que, depuis son arrivée à l'Elysée il avait acheté plusieurs voitures et que c'est en automobile que s'effectuaient la plupart des déplacements présidentiels.

N'importe, c'est une assurance de plus. Tous les grands constructeurs qui ont exposé à Marseille se feront un devoir d'assister à la visite du président et ils ne manqueront pas de lui faire promettre de venir, à son tour, inaugurer le Salon Parisien en décembre prochain.

C'est une des prérogatives présidentielles auxquelles M. Loubet semblait le plus tenir, et nul doute que M. Fallières suive son exemple. Il est regrettable qu'on n'ait pas pu organiser la course qui devait se disputer à l'occasion de la visite présidentielle sur le boulevard du Pardo. Notre président se serait sans nul doute complu au spectacle des monstres de vitesse aux prises sur un kilomètre.

F.-A. WHEEL.

Teste sort de l'hôpital, accompagné de Théry et d'Arthaud.

LE RÉTABLISSEMENT DE TESTE

TESTE, le sympathique autant qu'excellent conducteur de chez Panhard, qui fut victime d'un accident au Grand Prix de l'A. C. F., est sorti de l'hôpital Beaujon le 1er septembre. Sa guérison fut longue, mais elle est presque complète, à l'heure actuelle. Il est forcé de se servir encore d'une canne pour marcher, mais pourra bientôt, nous l'espérons, l'abandonner.

LE TÉNOR EN AUTOMOBILE

LE chanteur bien connu, V. Duc, de l'Opéra, vient de remporter un très vif succès au théâtre en plein air des arènes de Béziers où il créait le rôle de Licinius dans la *Vestale* de Spontini. M. V. Duc, propriétaire de la villa Frascati à Béziers, et de l'antique château de Laurens, se rendait aux répétitions et aux représentations dans son automobile, qu'il manie avec autant de sûreté que sa voix.

Le ténor V. Duc se rendant en auto à son théâtre.

CYCLISME

SÉVÉRITÉ JUSTIFIÉE

LA commission sportive de l'Union vélocipédique de France vient de rendre un arrêt, peut-être sévère, mais qui ne peut manquer de combler d'aise tous les sportsmen. A vrai dire, les intéressés ne s'y attendaient pas. On se souvient que, lors du match Darragon-Walthour au vélodrome Buffalo, une violente discussion s'était élevée, a propos du costume anti-réglementaire des entraîneurs, et que Darragon s'était pour ainsi dire rebellé contre l'autorité des commissaires. Ceux-ci lui infligèrent une amende et portèrent son cas et celui des entraîneurs, Hoffmann et Walthour, devant la commission sportive de l'U. V. F. Celle-ci sévit contre les délinquants, mais, en étudiant le dossier, elle découvrit un pot aux roses auquel elle ne s'attendait pas. Elle eut à prendre connaissance du contrat qui avait été rédigé entre les coureurs et le vélodrome. Or, ce contrat contenait un article d'après lequel les deux coureurs touchaient la même somme, perdant ou gagnant.

Les reglements sportifs interdisent de telles conditions et prescrivent une différence d'au moins 25 0/0 entre l'allocation du premier et celle du second. Il est certain que si l'on convie le public à une lutte sportive, c'est le tromper que de le faire assister à une simple exhibition. On dira que les adversaires lutteront quand même, pour l'honneur, et pour le souci de leur réputation. C'est possible, mais comme j'en serais plus sûr si, à ce souci, venait s'ajouter l'appoint de quelques billets bleus ! MARCEL VIOLLETTE.

Le Grand Prix amateurs, gagné par Tardieu, à Bordeaux.

AU VÉLODROME DE BORDEAUX

LE Racing-Club Bordelais vient de donner une grande réunion d'amateurs au vélodrome de Bordeaux. Des courses vivement menées et disputées chaudement au propre et au figuré, furent l'occasion aux amateurs d'accomplir de bonnes performances. Le Grand Prix fut gagné par le champion de France Tardieu, qui se classa deux fois premier et une fois second.

L'HOMME QUI VIENT

C'EST de Seigneur que nous voulons parler. Ce coureur, doué d'une énergie et d'un courage peu communs, après avoir été longtemps un brillant chasseur de Primes, s'est révélé dernièrement dans les courses derrière tandems. Nous ne saurions trop attirer l'attention de nos lecteurs sur ce jeune coureur qui sans entraîneurs et derrière entraîneurs humains a accompli de belles performances.

Seigneur, le comingman français.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 1er au 8 septembre.

AUTOMOBILE

Dimanche 2 septembre.

Meeting d'Evian. — *Canots automobiles. — Courses du Mille :* 1. La Rapière II (racer), 2. Calypso (cruiser), 3. Lorraine (Cruiser), 4. Ricochet-Nautilus.

Kilomètre : 1. La Rapière II, 2. Ricochet Nautilus, 3. Calypso, 4. Lorraine.

Classement. — Racers : 1. La Rapière II, 2. Ricochet-Nautilus.
Cruisers : Calypso, 2. Lorraine.

CYCLISME

Dimanche 2 septembre.

Grand Prix Peugeot : 1. Novo, 2. Luguet, 3. Bardonneau, etc.

Parc des Princes. — 50 *kilomètres, derriere tandems* : 1. Cornet, en 1 h. 2 m. 54 s.; 2. Pottier, a 300 m.; 3. Passerieu, a 2 tours; 4. Seigneur, à 4 tours.

ATHLÉTISME

Samedi 1er et Dimanche 2 septembre.

Bol d'or de natation : 1. Burgess (44 kilom. 600), 2. Holbein (31 kilom. 500), 3. Paulus, 4. Bourgeois, 5. Mew, 6. Cattaneo, 7. Miss Burnett, etc.

Dimanche 2 septembre.

Challenge Bousquet, 200 *yards, haies* : 1. Ragueneau, 2. Paoli, 3. Lagailse.

Saut en longueur : 1. Ragueneau, 2. Lagailse, 3. Gafé.

1500 *mètres* : 1. Ragneneau, 2. Renaud, 3. Foulon.

100 *mètres* : 1. Paoli, 2. Ragueneau, 3. Gaté.

400 *mètres* : 1. Ragueneau, 2. Renaud, 3 Gaté.

1.000 *mètres haies* : 1. Ragueneau, 2. Renaud, 3. Foulon.

Dimanche 2 septembre.

Chantilly. — *Premier criterium* (1.100 m.) : 1. Pernod, à M. Aumont (Cormack); 2. Ouadi Halfa, 3. Jakarte. (19 partants.)

Prix de Chantilly (3.500 m.) : 1. Strozzi, au comte de Pourtalès (M. Henry); 2. Monsieur Perichon, 3. Frimaire. (4 partants.)

Deuxième criterium (1.100 m.) : 1. Helène, à M. Ed. Blanc (G. Stern), 2. Kinsalé, 3. La Nousia. (8 partants.)

Prix La Rochette (1.100 m.) : 1. Sidia, à M. Ed. Blanc (Stern), 2. Madge, 3. Legitimée. (15 partants).

Mercredi 5 septembre.

Chantilly. — *Prix de Bois-Roussel* (2.400 m.) : 1. Luzerne, à M. André (Bellhouse); 2. Finasseur, 3. Sylvine. (5 partants.)

Prix de Villiers (1.400 m.). — 1. Pernod, à M. Aumont (Cormack); 2. La Belle II, 3. Mordant. (11 partants.)

BIBLIOGRAPHIE

NOTRE collaborateur Gustave Voulquin nous a remis *les Sports Modernes Illustrés* ouvrage du format in-4°, de 350 pages, 810 gravures, dessins, photographies et plans, édité par la librairie Larousse.

C'est un véritable monument sportif, que ce livre de luxe; chaque sport a été confié à un amateur ou à un spécialiste réputé, ayant fait leurs preuves.

Les Sports Modernes Illustrés seront sur toutes les tables des salons, des bibliothèques; chaque sportsman y trouvera les conseils pour ses sports préférés, et ceux très rares, qui ne pratiquent pas encore un sport, y trouveront tous les renseignements désirables.

A PROPOS D'UN RAID AUTOMOBILE

La voiture Peugeot, de M. Colin-Dufresne, dont nous avons parlé dernièrement est une 18 HP 1904 1905. Elle a gagné la Coupe Rochet-Schneider en 1905.

ATHLÉTISME

MÉDITATION SUR LE MARTEAU

PARMI les infériorités navrantes qui accablent notre race dans l'ensemble des manifestations d'activité, je n'en connais pas de plus saisissante que celle où nous met le lancement du marteau. Il faut avoir le courage de constater, telles qu'elles sont, nos défaillances nationales : nous ne brillons pas plus en cet exercice qu'en l'élevage des zèbres ou la culture du bambou. L'âme française est obstinément fermée à l'art de lancer le marteau.

Nous ne le déplorerons jamais assez. C'est un sport éminemment athlétique, un geste puissant et élégant qui compléterait de la plus heureuse façon la série de nos grands concours.

Des esprits critiques se sont demandé pourquoi les Français ignoraient jusqu'ici ce bel art. La meilleure réponse qu'ils se soient donnée est que la place nous manque pour le faire. Un bon lanceur de marteau comme Mac Cracken, atteint une cinquantaine de mètres. Il est certain que nos spectateurs seraient mal à l'aise en voyant un de ses émules projeter dans leur direction le petit boulet de 7 kilos.

Pourtant le terrain de football du Stade Français semble assez étendu ; le Racing-Club va doubler on emplacement. Sur ces pelouses ne pourrait-on se mettre à lancer le marteau ? Sans doute, mais ce sont les essais que nos paisibles dirigeants redoutent surtout. Même les jours de concours, nous avons tant d'officiels dans tous les coins qu'un malheur serait vite arrivé. FERNAND BIDAULT.

Le gagnant de Toulouse à la nage, Bougoin après l'arrivée.

LA TRAVERSÉE DE TOULOUSE A LA NAGE

ENCORE une traversée à la nage ! Mais celle-ci comptait parmi les concurrents le jeune Bougoin, vainqueur de la traversée de Paris. Aussi tous les Toulousains s'étaient-ils donné rendez-vous pour l'applaudir, et lorsqu'il passa premier la ligne d'arrivée, de tous les côtés, des acclamations retentirent, saluant ce futur grand nageur.

L'INTERCLUBS DU CREUSOT

UNE réunion interclubs réunissant tous les cracks de la Côte d'Or a été donnée la semaine dernière au Creusot. Quoique la piste fût mauvaise, les performances accomplies ont été loin d'être médiocres. De nombreux coureurs prouvèrent qu'ils étaient en bonne forme et il serait à souhaiter qu'ils vinssent se mesurer avec nos amateurs parisiens.

L'arrivée de la course des relais à l'Interclubs du Creusot.

HIPPISME

A PROPOS DU STARTING-GATE

LES commissaires de la Société d'encouragement viennent de prendre une décision intéressante concernant les départs donnés avec l'aide du starting-gate. Voici d'ailleurs l'avis, tel qu'il a été publié par le *Bulletin des Courses de Chevaux :* « Les commissaires de la Société d'Encouragement informent les propriétaires, les entraîneurs et les jockeys, qu'ils ont donné au juge du départ les instructions suivantes pour le départ des chevaux à la machine.

« Le juge de départ doit faire partir les chevaux de pied ferme; il est tenu de signaler aux commissaires tout jockey qui, pour chercher à prendre un avantage illicite, mettrait son cheval en mouvement avant que les rubans ne soient levés.

« Enfin il est autorisé, soit à faire partir de pied ferme, derrière les autres chevaux, soit même à laisser au poteau le cheval difficile ou mal dressé qui retardera le départ.

Ces pouvoirs quasi illimités délivrés au stater sont une excellente chose. C'est, en somme, la régularité des départs de course presque definitivement assurée, par suite de la crainte des sanctions qui ne manqueraient pas d'être appliquées à tout jockey ayant contrevenu aux diverses dispositions de l'avis ci-dessus. Et le public aura au moins la certitude que tous les chevaux prenant part à une épreuve courront leur chance régulièrement. P. MÉGNIN.

Le Capitaine Wysocki organisateur technique du concours d'Uriage.

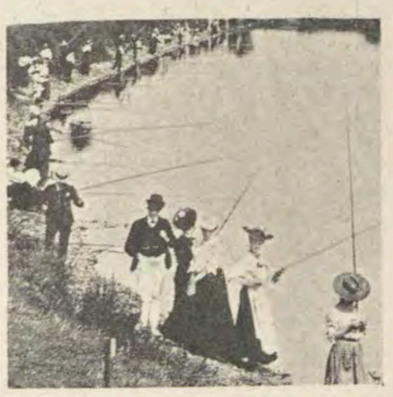
APRÈS LE CONCOURS HIPPIQUE D'URIAGE

LE concours hippique d'Uriage dont nous avons déjà parlé et qui remporta un très grand succès fut organisé par le capitaine Wysocki. A une science accomplie du cheval, ce brillant officier joint des qualités d'organisation qui n'ont échappé à personne au récent concours hippique d'Uriage.

UN CONCOURS DE PÊCHE A LA LIGNE

UN grand concours de pêche à la ligne vient d'être donné à Angers. Il remporta un vif succès. Pendant deux heures, avec des fortunes diverses, l'épreuve se poursuivit entre les 200 concurrents.

Trente livres de poissons furent pechées et allouées à l'orphelinat de garçons. Le vainqueur fut M. Mahé qui eut en premier prix une médaille d'argent de *la Vie au Grand Air*.



Le concours de pêche à la ligne d'Angers.

LE SIXIÈME MATCH PARIS-FRANCFORT

Médaille de vermeil
offerte à M. Louis Doyen, fondateur du match, par le Frankfurter Regatta Verein.

Le 2 septembre, le match annuel Paris-Francfort s'est disputé à Francfort. L'équipe parisienne a remporté une brillante victoire, battant le team allemand par trois longueurs et demie.

L'équipe victorieuse et M. Doyen, président.
F. Orlandini. De la Plane. Roquebert. Louis Doyen. Hammacher. Monniot. Delaporte. Brown. Marcel. Hénon Frébourg (barreur).

L'équipe de Francfort.
Malgré une très bonne résistance, l'équipe de Francfort a dû s'incliner devant la supériorité incontestable de notre équipe nationale qui a couvert les 2.500 mètres en 7 m. 52 s. 1/5, battant le record, alors que les Allemands mettaient 8 m. 4 s. 3/5.

JAMAIS à Francfort on ne vit pareille affluence de spectateurs enthousiastes sur les rives du Mein que le 2 septembre 1906. Du départ, qui fut donné en aval du barrage, jusqu'à l'île sur laquelle était planté le poteau d'arrivée, les bords du fleuve et le pont étaient noirs de monde, et les innombrables embarcations de plaisance qui se pressaient sur le parcours, sans compter les quatre et les huit des sociétés Francfortoises, qui attendaient les concurrents au passage, nous rappelaient l'inoubliable spectacle des régates royales d'Henley.

La course Au premier coup d'aviron, l'équipe française ne se détache pas, mais dès le second, elle prend une avance de plus d'un mètre et a presque aussitôt un quart de longueur ; à 500 mètres la Basse-Seine a une longueur qu'elle porte à deux longueurs et demie à 1.000 mètres. C'est là que Francfort, suivant son habitude, produit un effort magnifique et regagne une demi-longueur, que les Parisiens lui laissent prendre sans s'inquiéter ; mais une fois cet enlevage terminé, Delaporte demande un effort à ses rameurs, qui y répondent d'une façon formidable, et la Basse-Seine sort victorieuse de cette lutte de géants, par trois bonnes longueurs et demie. Dans la première demi-minute, Paris a ramé à 19 coups et Francfort à 18 ; à 500 mètres Paris a donné 36 ; à 37 coups, tandis que Francfort ne ramait qu'à 33 en moyenne et à 36 au moment de l'enlevage. Au milieu du parcours, près du pont supérieur du Mein « Obermainbrücke »

La Basse-Seine.
La Basse-Seine a remporté la victoire sur l'équipe de Francfort, en la battant par 3 longueurs 1/2.

les Frankfurtois, enlevés par la population, ont tenté un dernier effort, mais sans résultat, car il coïncidait avec l'enlevage des Parisiens, qui battirent le record sur 2.500 mètres qui était de 8 m. 4 s. 3/5 détenu sur le Mein par Francfort en 1902 et l'abaissèrent à 7 m. 52 s., battant de 12 secondes leurs rivaux, dont le temps était 8 m. 4 s. 3/5, c'est-à-dire le temps du dernier record exactement.

L'équipe française fut accueillie avec enthousiasme à l'arrivée, et les ovations cordiales de l'équipe mixte de Francfort, des rameurs, des officiels et des spectateurs prouvent combien nos hôtes sont sportifs quand ils assistent à une lutte loyale et chevaleresque. Pendant bien longtemps l'île où se trouve le « Ruderverein », où était descendue la Basse-Seine, resta envahie par une foule énorme, tenant à féliciter les vainqueurs.

Le public allemand que l'on prétend froid et calme nous a prouvé que ce flegme était une légende. Il ne nous a pas ménagé ses applaudissements. De tous côtés, il se pressait pour mieux voir les équipiers de la Basse-Seine, leur serrer la main avec sympathie. Dans les groupes on notait de nombreuses personnes portant des cocardes tricolores.

Les accents de la *Marseillaise* retentirent, et notre hymme national fut bissé par les Allemands. Comme quoi c'est par le sport que nous parviendrons à atteindre le but idéal : la paix universelle !

L'équipe de la Basse-Seine se souviendra longtemps de l'accueil chaleureux qui lui fut fait à Francfort. Rarement elle a remporté de victoire (et Dieu sait si elle en compte à son actif) devant une assistance aussi enthousiaste. L'effort terrible qu'à eu à fournir notre team a été bien récompensé.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter que cette équipe hors de pair puisse se mesurer prochainement avec celles d'Angleterre : les Oxanians ou les Cantabs. Nous espérons que nous ne serons plus longtemps avant d'assister à rencontre aussi sensationnelle et si, par hasard, elle ne triomphait pas (mon titre de fondateur de la Basse-Seine me force à être modeste), la lutte serait chaude. L. DOYEN.

LE GRAND PRIX DE BADE

Après de nombreux succès des chevaux allemands dans les autres épreuves, c'est un cheval français, quoique très chargé, qui a enlevé le Grand Prix de Bade

Le pesage à Bade.

Après l'avoir abandonnée, la mode a décidé que Bade devait de nouveau faire fureur, et la piste d'Iffezeim est redevenue le rendez-vous de l'aristocratie de toute l'Europe.

Hautbois,

M. 3 ans, 54 kil. par Lutin et Hawthorn, a M. Caillault, monté par J. Reiff, gagnant du Grand Prix de Bade.

Après les événements de 1870, les sportsmen français désertèrent pendant de longues années les pistes allemandes.

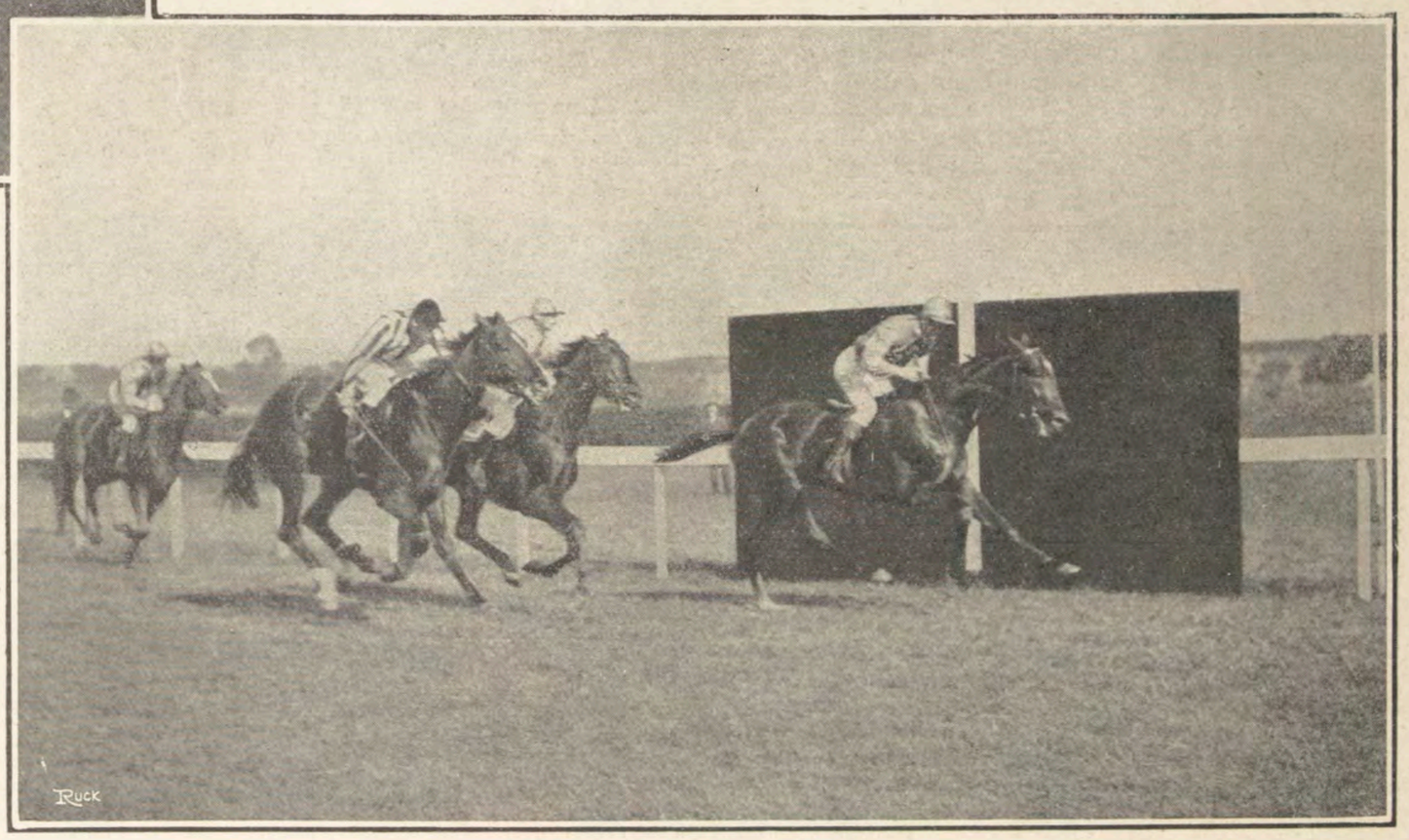
Le comte de Juingé fut le premier ou l'un des premiers qui osèrent l'incursion d'outre-Rhin. En 1898, les couleurs françaises brillent encore par leur absence, mais en 1899, celles de Jongleur remportent la victoire avec Gobseck qui, pour son coup d essai enlève le Grand Prix. L'unique commentaire fut que l'argent n'avait pas de patrie, tout comme la dot aplanit les convenances familiales et devient le Sésame des maisons les plus fermées. L'accueil avait été sympathique. La glace était rompue. L'Allemagne demandait les grands metteurs en scène du fameux meeting. Hélas ! ils étaient morts sans avoir fait d'élèves.

Mais qu'à cela ne tienne : on suppléerait aux mondanités, aux belles madames, aux gracieuses dame de la cour, aux successeurs de Brumel et de Lord Seymour par des cracks de première grandeur. On en envoya de seconde dimension qui n'eurent pas l'éclat de Trocadero, de Dollar ou de Patricien, mais qui suffirent à faire pleurer — non point d'attendrissement — ceux qui avaient cru que nous allions les faire rire un peu.

En effet, coup sur coup, les gros morceaux tombèrent dans l'escarcelle des écuries françaises. Pour bons sportsmen que soient les Allemands, ils n'en sont pas moins attachés aux biens de la terre et au souci de leurs poches. Evidemment, c'était un régal de voir La Camargo, en 1902, gagner le Grand Prix ; la représentation aurait pu se contenter de ce clou exotique ; et voilà que M. Caillault cueillait un prix de 30.000 fr. avec Dorine. On s'était peut-être fait des illusions dans le monde de l'élevage allemand ; il se trouvait relégué dans l'armoire aux astres de quatrième grandeur. En 1903, le petit jeu continua. Le Grand Prix de Bade fut une épreuve d'un caractere international par le fait de la présence de deux chevaux indigenes, mais éminemment français, par la rencontre de Vinicius, La Camargo et Alençon. La célèbre jument de M. Abeille n'était pas bien ; elle dut assurer son jeu, et Vinicius, qui était loin de la valoir, la battit. La joie de cette défaite irrégulière ne fut pas pour les hôtes de la France. En 1904 Exema, en 1905 Gouvernant remportèrent encore la grande épreuve.

Cette année Hautbois, à M. Caillault, a enlevé le Grand Prix supérieurement. Dans la ligne droite, habilement monté par J. Reiff, il s'est dégagé, pour l'emporter de deux longueurs sur Hammurabi et Festino, qui finissaient *dead heat*. Les couleurs, très populaires à Bade de M. Caillault, qui est un fidèle de la piste d'Iffezeim, ont été très applaudies, et, en lui remettant la Coupe d'or, le comte de Furstenberg lui a fait remarquer que l'appui donné par les propriétaires français à la réunion internationale de Bade entre pour une part dans la réussite de ce meeting.

SAINT-GEORGES.



L'arrivée du Grand Prix de Bade. 62.500 fr., 2.400 m.

Hautbois, à M. Caillault, a gagné facilement par deux longueurs, devant Hammurabi et Festino, deuxièmes dead heat, Champ d'Or, quatrième.

LE MEETING DE CHANTILLY

Par SAINT-GEORGES

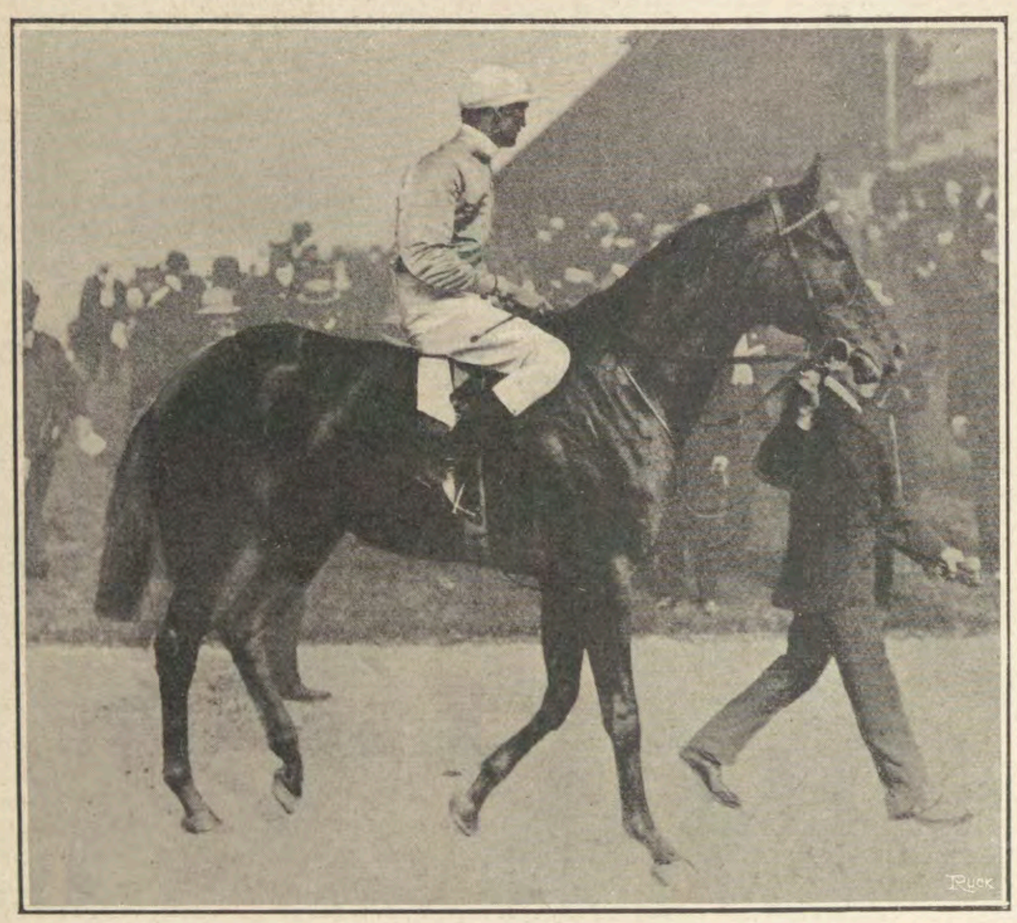
Le chassé-croisé entre les hippodromes de Chantilly et de Longchamp a-t-il été une heureuse idée ? Notre collaborateur en doute et fait valoir des raisons qui militent en faveur de l'ordre de dates différent. Toutefois, il faut savoir gré à la Société d'Encouragement d'avoir fait une expérience demandée par beaucoup de personnes, et dont le résultat reste encore incertain Nous saurons plus tard ce qui est préférable

Alors que l'on croit généralement avoir innové quelque chose en faisant permuter les réunions de Longchamp et de Chantilly, on est tout bonnement revenu à l'ancien ordre des journées dites d'automne, en plaçant le meeting de Chantilly dans la première quinzaine de septembre. Nos aînés avaient sans doute reconnu les inconvénients de ces dispositions de date, puisqu'ils avaient abandonné ce premier rendez-vous des sportsmen après la saison de Bade, pour le transporter à Paris.

Les bonnes raisons d'autrefois se sont modifiées, ou plutôt elles se sont aggravées alors que l'on pensait plus rationnel, plus conforme aux aspirations de tous de se rencontrer à nouveau dans un centre de villégiatures estivales. Les recettes donnent à penser que la Société d'Encouragement aura tenté un essai coûteux ; elle aura perdu la clientèle de beau temps ordinaire à Longchamp, clientèle qui se soucie peu de braver les temps d'arrière-saison ou la chaleur torride, la fatigue, les frais de tels déplacements.

La pluie qui faisait rage en octobre 1905, a fait trop vite oublier toutes les splendides journées ensoleillées, l'aspect enchanteur de ces paysages aux tons fauves et cuivrés des journées d'automne. Il a été décrété qu'octobre était un mois diluvien, que le meeting de Chantilly serait toujours noyé, tandis qu'au mois de septembre, ce serait délicieux et commode. On a oublié la chaleur, malgré les souvenirs d'ouverture de la chasse par une température accablante. On a songé aux trente châtelains des environs susceptibles de faire nombre, mais on a omis de calculer que tant et tant de sportsmen placés sur d'autres réseaux que le Nord, consentent à aller à Paris mais ne se résoudront pas volontiers à descendre d'un train pour remonter dans celui de Chantilly, avec retour obligatoire par les mêmes voies plus ou moins rapides et correspondantes.

Chantilly n'a donc gagné au change qu'une petite clientèle départementale, parmi les mondains ; en revanche, il a perdu, parmi les mêmes mondains, une forte clientèle d'intrépides... jusqu'à concurrence de changement de train. Quant au grand public des courses, il s'est épongé le front economiquement ; il est sorti de chez lui pour visiter le résultat complet du marchand de vins du coin ou pour s'asseoir au café, non loin du téléphone, devant une consommation plus agréable que la poussière des routes et moins chère qu'un ticket de chemin de fer. Il est vrai qu'il a été privé des intéressantes discussions de train et des histoires fantastiques des joueurs. Mais ce sont de ces petites pertes dont on se console plus facilement que de bien d'autres, et qui ont l'avantage de ne pas aigrir le caractère.



Medge.
Par Chasterfield et Peixat, à M. Balli, monté par Shields, vainqueur du Prix de Sylvie, sur 1.000 mètres.

Pernod.
Par Patron et Elixir II, à M. Aumont, monté par Cormack, gagnant du Premier Critérium sur 1.100 mètres.

L'Honneur et l'Argent

Le sport ! Combien s'en soucient ? Le jeu est tout. D'ailleurs, pour ce que l'on voit de la course sur la pelouse, autant rester sur sa chaise à Paris. Un quart d'heure ne s'est point passé que le résultat y est connu. Tous les raisonneurs ne sont pas dans les wagons ; il en est d'éminents devant le zinc ou la table du marbre ; toutes les baraques du mutuel ne sont pas sur les champs de courses. Aimez-vous les agences ? On en a mis partout. Elles sont sévèrement défendues et fonctionnent à l'envi. C'est un étonnement général. On dit que la police est impuissante à constater le délit. On dit aussi qu'il est le cadet de ses soucis. Les clairvoyants économistes assurent que des millions échappent ainsi aux caisses du mutuel ; que les entrées aux courses se trouvent diminuées par suite des avantages offerts au sédentarisme.

Bref, on n'a jamais pu savoir d'où venait la mansuétude des dirigeants à l'égard des agences clandestines. Il paraît qu'il ne faut pas trop taquiner les marchands de vins, grands maîtres du collège électoral.

Je ne voudrais point porter de jugement téméraire en me faisant l'écho de bien des potins qui circulent sur ce sujet intéressant ; je puis cependant être l'interprète de l'étonnement général en constatant avec quelle rigueur on nous a donné des anges gardiens dans l'enclosure des balances, pour empêcher les pères et les fils de famille de laisser leur patrimoine entre les mains des donneurs, et avec quelle facilité, d'autre part, de naïfs petits ouvriers, employés, de modestes autant que crédules commerçants peuvent contrevenir à une loi formelle.

Un jour que quelqu'un pleurait devant Edgard de la Charme sur le mal causé à la petite épargne par les désastres financiers : « Comment aurions-nous encore des domestiques, s'écria-t-il, s'il n'y avait pas de Panamas ? »

Le fait est que ces malheureux domestiques sont la proie de toutes les spéculations financières et hippiques. Il y a certaines heures où Justin a toujours été obligé de faire de courtes absences pour acheter des fruits, des petits fours et des mèches de lampe. Depuis le matin, il ne vit pas. Un provocateur de plus ou moins bonne foi lui a apporté un tuyau increvable ; Justin a mis ses vingt-cinq, ses cent sous ou son maximum à cheval. En une heure, il va gagner son mois, ou le doubler, le tripler, à moins qu'il cherche la boule de neige lente et certaine. De toutes façons, il pourra se retirer dans son pays, ou acheter un fonds de mastroquet dans lequel on recevra aussi à la minute le résultat complet. Notre homme y laisse ses sous, ses sous du franc et n'en reste que plus attaché à ses maîtres. Ce qui prouve que feu M. de la Charme disait vrai en sa boutade.

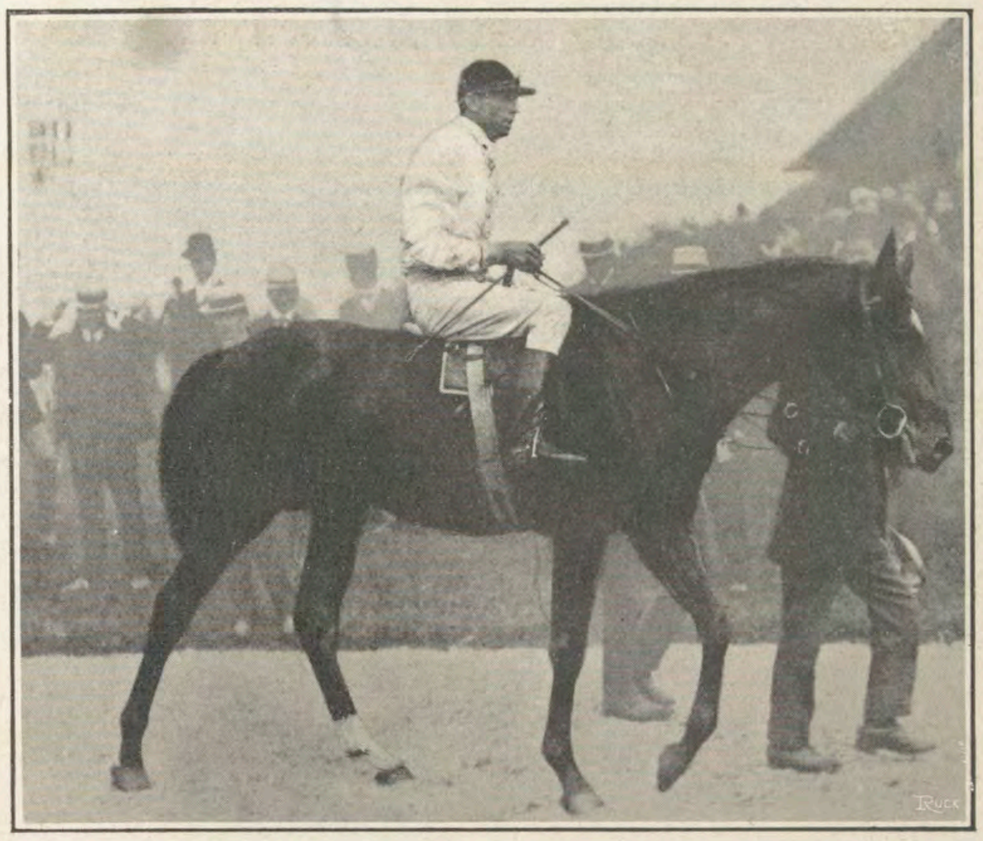
Le Pari Mutuel ne perd donc pas, du fait de l'absence généralement obligatoire, la bonne galette des gens de maison, mais il manque la captation de sommes considérables à la longue du Pactole qui coulerait en partie vers son moulin si le flot n'en était pas détourné.

On peut donc sûrement comprendre que les caisses de Chantilly

aient perdu une jolie somme, que Longchamp eût attirée plus facilement. Dans quinze jours, les courses n'auront déjà plus l'attrait du renouveau, on aura refait connaissance avec Maisons, Saint-Cloud, Enghien et autres lieux suburbains, Longchamp aura perdu une clientèle que Chantilly n'aura pas conquise ; voilà mon humble avis. Ce n'est pas sur l'année dernière, qui fut exceptionnellement mauvaise à Chantilly, que l'on pourra juger la chose, mais sur le nombre des entrées totales des deux hippodromes de la Société d'Encouragement, soit en 1902, 1903 ou 1904, comparé au nombre de 1906. Ce qui prouve, une fois de plus, que le mieux est l'ennemi du bien et qu'il ne faut par jeter trop tôt le manche après la cognée.

Les performers de deux ans ont enfin consenti à poser pour les classifications, Pernod et Calomel ayant confirmé leur supériorité, tout est sauvé pour l'instant. Le terrain avait encore une résistance analogue à celle de Normandie. Incessamment, il pleuvra ferme, et tout sera peut-être perdu : les derniers seront les premiers, et les premiers seront les derniers, selon l'Ecriture. Enfin, pour l'instant, c'est le papier ! Réjouissons-nous ! Pourtant, ce ne semble pas être partout la logique de l'essai privé, car on a paru accorder une bien plus grande confiance à Ouadi Halfa qu'à Hélène, qui remue en ce moment pour une huitaine de jours d'enthousiasmes. Néanmoins, la nouvelle victoire de Pernod dans le prix de Villiers, démontre que le poulain de M. Edmond Blanc, avait fort à faire contre celui de M. A. Aumont ; le fils de Patron est actuellement le héros de la campagne ; il est assurément fort bon en ce moment, pourvu que cela dure ! Plus il affirmera tard dans la saison, sa qualité, plus il y a de chances pour qu'elle soit durable. Il est assurément meilleur maintenant qu'à ses débuts ; c'est un fort bon signe pour l'avenir.

Au surplus, on faisait grand cas du poulain de M. Ephrussi, Mordant, qui avait gagné les deux courses qu'il avait disputées après avoir été quatrième pour ses débuts, en juillet, derrière Jakar, Calomel et Parnes. L'autre compétitrice de Pernod, à l'arrivée, a été La Belle II, gagnante du critérium de Dieppe, sur Anémone et Zakar. La ligne de ce dernier pourrait donner l'avantage à la Belle II, sur Mordant ; c'est en effet la pouliche qui a pris la seconde place entre Pernod et Mordant. M. B. Chan a donc eu, dans la défaite, la consolation d'être battu par un produit de son étalon Patron, qu'il a importé d'Angleterre, et dont la production s'annonce ainsi sous les plus heureux auspices.



Calomel.

Par Simonian ou Général Albert et Magnésie, à M. Aumont, monté par Milton Henry, vainqueur du Prix d'Hallate, sur 1.000 mètres.

Kinsalé.

Par Perth et Kingalic, à M. Maurice Romanet, seconde du Second Critérium (Burns) et gaynante du Prix Héro (Cormack).

Un bonheur ne vient jamais seul, dit-on. Au plaisir de posséder Pernod, M. A. Aumont ajoute celui d'être le propriétaire de Calomel. La vieille casaque de la famille Aumont va-t-elle retrouver enfin tout son éclat d'antan, après des années de demi-effacement ? Il ne ferait point mal qu'en notre époque de complet bouleversement des couleurs, nous voyions à nouveau briller ou premier rang celles qui évoquent tant de pages intéressantes du temps passé.

Le pauvre Finasseur ne parvient point à conquérir son rang ; il est a une stone de sa forme de 1905. Maintenant que M. Ephrussi a été aussi loin avec lui, autant qui aille jusqu'au bout ; le terrain d'arrière-saison lui sera peut-être profitable ; sa place entre Luzerne et Sylvaire le désigne déjà comme capable d'une victoire prochaine, s'il ne rencontre pas de cracks.

Nous espérons que nous n'avons pas vu le Brisecœur du grand Prix, nous l'espérons surtout pour Spearmint. L'interversion de places entre Storm et lui indique que non. Le poulain de M. de Monbel était très appuyé ; dans les milieux bien informés la revanche du fils d'Ermack était escomptée comme certaine. Devra-t-on dire, à propos du Grand Prix de 1906, qu'il y a des courses dont un cheval ne se relève pas ? Brisecœur a-t-il laissé, en allant au-delà de ses moyens, avec un cœur admirable, le meilleur de lui-même ? Souhaitons que non pour son sympathique propriétaire. Mais ce que tout démontre de plus en plus c'est que Maintenon aurait dû battre Spearmint ; c'est ce que nous avons toujours soutenu. C'est une idée qu'on ne nous enlèvera pas de la tête.

En dépit des réserves faites plus haut, nous pouvons dire en finissant que le sport lui-même a été excellent à Chantilly, que nous regrettons au point de vue technique la rareté relative des réunions sur cet hippodrome à la porte de tant d'écuries, si pratique et si économique, pour cette raison. Nous placerions même volontiers ce vieux dicton : « Où peut-on être mieux qu'au sein de sa famille ? »

SAINT-GEORGES.

NOTE DES ÉDITEURS

A partir d'aujourd'hui, dans chaque numéro de la Vie au Grand Air, *les éditeurs se réserveront cet emplacement, qui sera comme un trait d'union entre eux et les lecteurs. Nous y discuterons les principales critiques qui nous sont adressées, nous y annoncerons nos améliorations, nous dirons deux mots de nos autres publications, nous répondrons à certaines lettres; bref, nous causerons amicalement de nos petites affaires. Que nos abonnés et nos lecteurs ne craignent donc pas de nous faire part de leurs impressions sur la* Vie au Grand Air, *puisqu'ils savent que nous sommes sensibles à toutes les observations et que* chaque numéro *prouve que nous essayons toujours de faire mieux.*

Voici bientôt le moment où la série des grandes épreuves sportives va se trouver close. Nous allons donc avoir à notre disposition une place plus grande pour traiter certaines questions sportives à l'ordre du jour et pour publier, sur les différents sports, des études que nous demanderons à nos chroniqueurs habituels et à quelques personnalités d'une compétence indiscutable.

Nos lecteurs trouveront donc cet hiver, dans la *Vie au Grand Air*, une variété d'articles de magazine fortement illustrés, et dont l'intérêt, nous en sommes certains, compensera largement la diminution des comptes rendus photographiques des grands events sportifs.

Nous continuerons également la publication des hors texte en couleur qui obtiennent un si grand succès. Nous ferons défiler dans cette glorieuse *Galerie des célébrités sportives* tous les champions qui, chaque année, ont droit à la place d'honneur dans leur sport respectif.

Nous étudions également une série de concours d'un nouveau genre qui amusera beaucoup nos lecteurs, car ils rouleront uniquement sur des sujets sportifs.

Dans nos autres publications, à signaler les progrès réalisés dans chaque numéro de *Je sais tout*, dont le volume d'aujourd'hui est vraiment incomparable ; *Femina* annonce également toute une série d'attractions sur lesquelles nous reviendrons. Enfin, *Fermes et Châteaux*, ce complément indispensable de la *Vie au Grand Air*, poursuit sa magnifique carrière et continue à être la plus belle et la plus pratique revue illustrée du monde entier.

Pierre LAFITTE et Cie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris — H.-L. MOTTI, direct, *Le Gérant* : JARRIGE.